DECEMBRE 90
loco revue
N 532
Un projet par mois: Plouharnel-Carnac
HO: Wagon graisseur de caténaires
Le Vivarais en IIm
loco revue
M 1821 - 532 - 34,00 F
BF 240

# loco revue

**Créée en 1937 par Jean-Edmond FOURNEREAU**

**Premier mensuel de modélisme ferroviaire d'expression française**

**Directrice de la publication :**
F. FOURNEREAU

**Rédacteur en chef :**
J.L. FOURNEREAU

**Secrétariat de rédaction :**
F.L. MARX

**Rédaction :**
J.H. LAVIE : chef de rubrique
J.P. QUATRESOUS : rédaction, modélisme

*Avec la collaboration de :*
J.C. (Paris)
P. Chenevez (Nice)
C. Ducrocq (Paris)
J.P. Guimbert (Versailles)
X. Jacquet (Le Coteau)
C. Lamming (Paris)
M. Le Guay (Vannes)
J. Le Plat (Bruxelles)
Y. Mercier (Tours)

**Fabrication :**
F.L. Marx : conception artistique, photos
J.Y. Mahéas : mise en page
M. Thomazo : composition
R. Le Guellec : dessins

*Avec la collaboration de :*
P. Pichon (Marines)

**Publicité :**
Atelier MSA, M. Subrenat,
Cidex 638, Gaudreville, 28310 JANVILLE
Tél. : 37.24.63.41
et au siège du journal
pour devis particuliers
Tarif N° 15

**Inspection des ventes :**
H. Alix (Paris)

**Agents à l'étranger :**
BELGIQUE : Pro Rail International
4 A, rue du Pont-de-Bois
B - 1490 Court St-Etienne
SUISSE : M. Bricod,
Baccara, CH 1699 Oron-le-Châtel

**Abonnements :**
Un an (onze numéros) :
France 269 F ttc
Etranger 315 F ttc

Changement d'adresse :
Prière de joindre la dernière étiquette et **10 F** en timbres-poste



Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. Les manuscrits non insérés ne peuvent être restitués, sauf accord préalable. Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction. Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications. Nos pages rédactionnelles sont exemptes de toute publicité rémunérée et la consistance de notre rubrique «Shopping» dépend du seul choix de notre rédaction. Les prix énoncés dans cette rubrique Shopping n'ont qu'une valeur indicative et ne peuvent être considérés comme définitifs. Les informations de clubs sont publiées à titre gratuit, la rédaction se réservant le droit de remettre en forme et condenser si nécessaire les textes qui lui sont soumis.

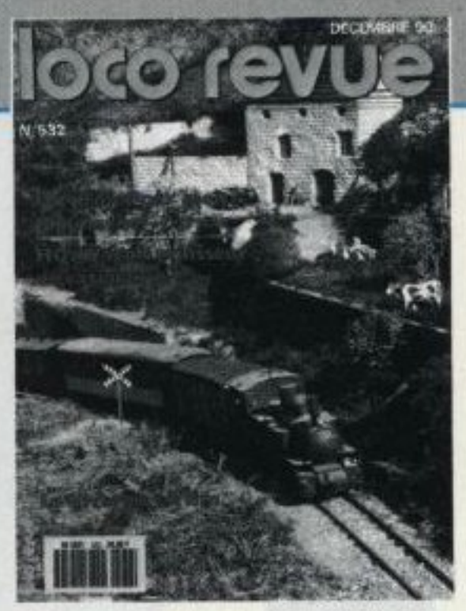


**Adresse postale : BP 104, 56401 AURAY Cédex**
**Adresse siège : Le Sablen, 56400 AURAY**
**Tél. : 97.24.01.65 (2 lignes groupées)**
FAX : 97.56.55.89



N° CPPP 59722
N° Siren 351 533 096 000 19


# Sommaire




## N° 532 — DÉCEMBRE 90

**Notre couverture:** Un numéro plein d'atmosphère à toutes échelles... Tandis que Jacques Le Plat fait le point sur ce concept, le modélisme d'atmosphère ne cesse de gagner du terrain, touchant même les trains de jardin LGB au 1/22.5, grâce à Pierre Malfay!
A la Une, la «Galoche» vient de prendre le départ du Cheylard en direction de la Voulte-sur-Rhône, dans un environnement résolument méridional.

**Photo: P. Julien**


**RESEAUX MODELES**
**Le Vivarais en Ilm** - 818
**Objectif: le modélisme d'atmosphère** - 828

**CONSTRUIRE, TRANSFORMER, AMELIORER**
**Un wagon graisseur de caténaire en HO** - 853

**DECOR**
**La gare de Marmagne de Pola/MKD** - 848

**ELECTRICITE/ELECTRONIQUE**
**Eclairons nos lanternes** - 842

**REPORTAGE**
**Les 40 ans de l'AMFL** - 838

**UN PROJET PAR MOIS**
**Plouharnel/Carnac** - 833

**COLLECTION/COLLECTIONS**
**SMCF** - 845

**COUP D'ŒIL CHEZ LES MODELISTES**
**Vapeur en noir et blanc** - 860

**MODEL SHOPPING**
**Amamodels, Carpéna et Goupille, Fleischmann, Klein Modellbahn, Roco, Zébulon VPC, automobiles** - 865

**DIVERS**
**Le défi Jouef** - 841
**Table des matières 1990** - 877

**ET COMME CHAQUE MOIS**
**Questions et propos** - 832 et 837
**Agenda** - 839 et 840
**Clubs** - 840
**Bibliothèque** - 879
**Petites annonces** - 870

Compo Gravure et impression S.C.I.A. La Chapelle d'Armentières — Dépôt légal à la date de parution — N° I.S.S.N. - 0024.5739

Figure 172

# OBJECTIF: LE MODELISME D'ATMOSPHERE

*(suite des numéros 409 à 411, 413 à 416, 489 à 490, 494 à 495, 497, 504 et 508)*

**Une véritable perestroïka après dix ans de philosophie du modélisme d'atmosphère... Jacques Le Plat fait une mise au point sur son expérience: constat, remise en cause, analyse et projet d'orientation. Les rayons de courbes, les codes de la voie, le respect de l'échelle des bâtiments, le tracé des grilles des gares et, surtout, l'intérêt primordial à dessiner au départ un réseau sobre et aéré par rapport à la superficie permise... A l'aube des années '90, le modélisme d'atmosphère lance de nouveaux défis!**

*Figure 172*

*Le rêve devient réalité: la partie entamée du réseau vient de prendre place dans son local définitif, encore tout neuf. Les dimensions généreuses de ce dernier vont me permettre de réarranger certaines perspectives, mais je compte bien respecter le schéma général du projet, tel que publié précédemment.*

## Les inéluctables remises en question

L'aménagement de la gare de Ferbach vient de subir, à nouveau, une longue pause. Fort heureusement, l'arrêt des travaux m'a été imposé, cette fois, par un évènement extérieur tout à fait favorable, puisqu'il s'est agi, tout bonnement, de la construction d'une maison susceptible d'offrir au réseau un toit définitif. Je suis à présent installé à la campagne, dans une agréable bâtisse, qui lui accorde, oh! merveille, la pièce spacieuse, dont j'osais à peine rêver jadis. Plus rien ne s'oppose désormais à l'aboutissement de mon entreprise, entamée il y a quinze ans sans en avoir la place. Durant ce temps, outre la laborieuse conception du projet, je n'ai pu mener à leur terme, par la force des choses, que des préparatifs et quelques réalisations partielles peu encombrantes. Ces années de patience ne doivent cependant pas être regrettées, car elles m'ont permis de dépasser le stade d'une indéniable naïveté qui n'aurait pas manqué d'imprégner tout le réseau, s'il avait été édifié sans délai dans mon engouement du début.

Mais voilà, en quinze années, mes goûts ont également évolué et le modélisme ferroviaire a, de son côté, profondément modifié mes critères. Tant et si bien que je me trouve aujourd'hui devant une série de dilemmes préoccupants, que nombre de modélistes embarqués dans des aventures de longue haleine doivent connaître. Faut-il remettre en question des plans ini-

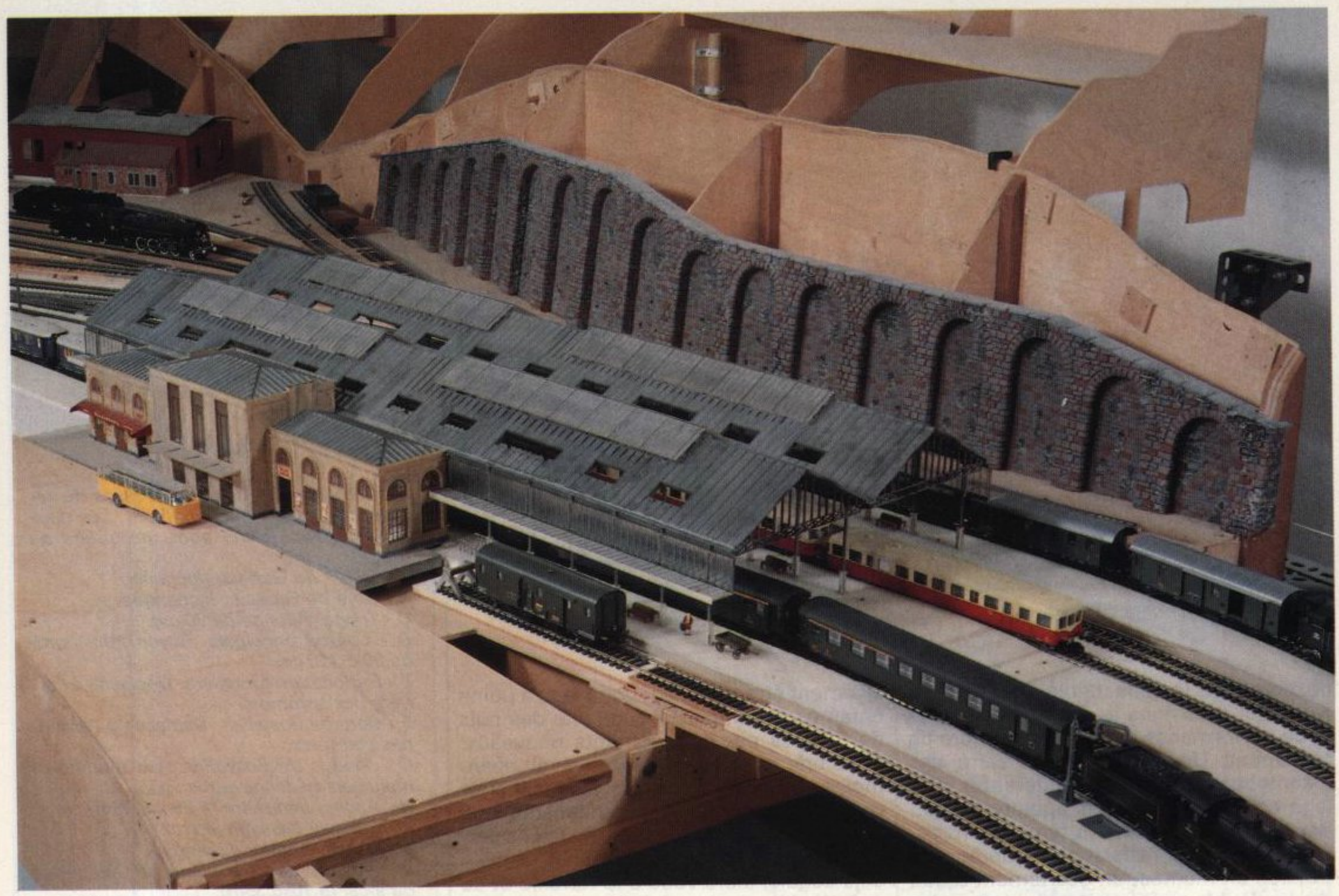


*Figure 173*

tiaux très anciens qui, par certains côtés, semblent avoir pris un coup de vieux? Doit-on recommencer le travail accompli qui ne satisfait plus son auteur? Convient-il d'actualiser sans cesse son œuvre au fil de l'évolution des normes dans notre hobby et de risquer ainsi de ne jamais rien terminer? Ou bien encore, en perfectionniste ultime, ne doit-on rien entreprendre du tout et se cantonner dans des desseins théoriques, de peur d'être un jour dépassé par ses désirs changeants? La possibilité de concrétiser toutes mes aspirations se présentant à moi maintenant, le moment était judicieux de réfléchir à ces interrogations. Et mes conclusions personnelles pourront peut- être aider certains d'entre vous à se faire également une raison. C'est le but de cette parenthèse philosophique.

Dès que ma nouvelle «salle du train» fut habitable, je ne manquai évidemment pas d'y déployer les modules en cours de réalisation. Tant bien que mal, un train put même y circuler en grande première et ce fut pour moi un immense plaisir. Mais en même temps, considérant mon ouvrage dans son ensemble, quelques déconvenues me saisirent. Mes yeux, déjà habitués aux charmes des voies nouvelles (code 83) vantés dans la presse et les expositions, tiquaient devant la relative grossièreté de mes grils touffus, composés en code 100. La gare de Ferbach, rescapée de mes ébauches précédentes, s'intégrait imparfaitement dans le tableau général. Le triage, tel qu'esquissé, se révélait un peu court. Les courbes, assez prononcées par endroits, se montraient revêches au passage des wagons équipés d'attelages Kadee trop serrés. Par bonheur, tout ne s'avéra pas si négatif et une analyse lucide ne débusqua rien de catastrophique. Mais enfin, j'éprouvais une certaine insatisfaction sur plusieurs points et des mesures d'amendement étaient peut-être souhaitables. C'est en tout cas ce que réclamait ma nature, tandis que des amis modélistes plus pragmatiques m'incitaient à ne pas revenir en arrière et à me contenter d'améliorer mes techniques au fur et à mesure de l'avancement du réseau, quitte à maintenir en place des réalisations antérieures, d'un niveau inférieur, à titre de balise d'évolution. Il sortit de tout cela un sage compromis n'engageant que des modifications mineures et ne remettant nulle part l'essentiel en cause. Je me décidai à corriger les fautes les plus choquantes, pour autant que cela pût se faire à bon compte, et à accepter les péchés véniels, qui ne heurtaient finalement que les regards trop inquisiteurs. La priorité devait évidemment aller aux défauts techniques, susceptibles d'entraver une exploitation fiable. A ceux-là, il fallait impérativement remédier sous peine d'engendrer rapidement des frustrations permanentes, inacceptables dans un hobby. Quant aux défauts esthétiques, à moins d'être horribles, ils disparaissent souvent dans l'enveloppe d'une mise en scène plus large et ils devaient donc être traités sans rigueur absolue.

*Figure 173*

*Pour la première fois, tous les éléments existants ont été assemblés selon les plans prévus. C'est le cas de ma fameuse gare de Ferbach, héritée d'une entreprise précédente. Malheureusement, en quinze années, mes goûts ont évolué et plusieurs points de son aspect ne me satisfont plus, qui vont devoir être améliorés. Cette constatation est à l'origine de toute une série de remises en question qui me préoccupent aujourd'hui.*

Concernant l'aspect technique du réseau, un seul point a nécessité une refonte de mes conceptions préliminaires: le rayon de courbure minimum du tracé. Je l'avais «généreusement» fixé à 1 mètre pour la partie visible, revenant jusqu'à 50 cm dans les sections souterraines pour gagner un maximum de place, comme cela se pratique couramment. Mais ce faisant, je limitais la belle allure que j'aurais pu conférer au matériel roulant en ne tenant compte que des sections visibles. Dans l'ensemble d'un tracé, c'est le rayon

Figure 174

*Figure 174*

*En quinze ans, les produits commerciaux ont également évolué et les rails au code 83 bousculent à présent notre bon vieux code 100. Convient-il alors de condamner les ouvrages anciens? Je ne le pense pas, car la différence d'aspect entre les deux produits, une fois la voie décorée, n'est pas vraiment significative comme l'atteste cette vue comparative. A l'arrière, on peut voir une «vieille» voie Roco (code 100), tandis qu'à l'avant-plan, la voie herbeuse a été réalisée à partir d'une voie flexible «Roco-Line» (code 83).*

*Figure 175*

*Réaménagement des perspectives du réseau dans son espace définitif. Les nouvelles dispositions sont indiquées en rouge.*
*A - Dépôt de Ferbach. Inchangé.*
*B - Gare de Ferbach. Inchangée.*
*C - Triage. Allongé de 70 cm.*
*D - Courbe principale. Rayon mini porté de 90 à 110 cm.*
*E - Exploitation forestière. Déplacée à l'arrière des sommets.*
*F - Gare de Boswiller. Déplacée à l'arrière des sommets.*
*G - Viaduc de Boswiller. Axe modifié et mieux en évidence sur la vallée.*
*H - Ancien périmètre (8,20 x 5,35m).*
*I - Nouveau passage latéral.*
*J - Nouvelle limite du réseau.*
*K - Fond de décor appliqué sur les parois du local (9,10x6,35m).*
*L - Crête montagneuse dissimulant le passage latéral aux regards.*
*M - Carrière. Déplacée à l'arrière des sommets.*
*N - Gare de Mont-les-Mines. Inchangée.*
*P - Charbonnage. Inchangé.*
*Q - Pleine voie en partie visible sur le versant arrière.*

de courbure le plus faible, où qu'il se situe, qui détermine le degré de réalisme et de performance autorisé en matière de roulement. Un accouplement serré des locomotives et de leurs tenders, un attelage court des véhicules équipés de Kadee, des refoulements à tampons (presque) joints, une résistance modérée à la traction en montée, un écartement réduit de la double voie, tout cela exige des rayons de courbure relativement généreux, y compris dans les parties cachées. Dans mon cas, la seule section souterraine déjà construite avait été réalisée, en double voie, au rayon de 70 cm (voie intérieure). Elle m'avait imposé un léger surécartement des voies contiguës (56 mm au lieu de 50 mm en site visible) et acceptait fort bien le passage et le refoulement de mes convois «serrés», mais c'était manifestement une limite à ne pas dépasser. Je me résolus donc à remonter partout mon minimum absolu de 50 à 70 cm. De nombreuses sections souterraines à simple voie à 50 cm de rayon émaillaient encore mes plans initiaux et elles ont donc été toutes revues dans ce sens. Je dois avouer que cela me fut facilité par la surface attribuée au réseau, en définitive plus vaste que le strict nécessaire. Seule exception, un tiroir d'accès au dépôt, en rayon de 60 cm, a dû être conservé tel quel, car trop difficile à corriger et ne devant finalement servir qu'à certaines locomotives isolées. De plus, les machines récalcitrantes pourront encore passer par un autre itinéraire.

Sur le plan esthétique, les critères sont par nature plus élastiques. Pour un modéliste exigeant, chaque détail peut toujours être affiné et c'est dans ce domaine qu'il faut absolument maîtriser ses ambitions si l'on veut avancer. Un bel exemple nous en est fourni par l'arrivée récente sur le marché des voies fine- scale. Vues isolément, elles sont effectivement bien plus fines que leurs aînées et on pourrait aisément être tenté, sur un réseau à peine entamé, de remplacer la totalité des rails déjà posés par des éléments nouveaux. Dans une majorité de cas, ce serait néanmoins une erreur, car les avantages de cette solution radicale compensent mal ses inconvénients. Au nombre de ces derniers, il faut penser au matériel de voie déjà acquis, alors voué à la ferraille et au coût légitimement plus élevé des voies nouvelles. Il faut y ajouter les heures de travail de pose à jamais perdues et les risques réels de dégâts lors de l'arrachage des voies anciennes. Et objectivement parlant, il faut bien avouer que la différence d'aspect entre le code 100 et le code 83 s'estompe considérablement, surtout quand on ne les voit pas juxtaposés, dès que la voie est décorée et plongée dans un paysage attrayant. Alors, ma résolution fut vite prise: la gare de Ferbach sera non seulement maintenue au code 100, mais en outre achevée de cette manière, pour préserver son homogénéité d'allure et aussi absorber un maximum d'aiguillages déjà en stock. Par contre, dès la sortie de gare, la pleine voie vers les nouvelles sections passera au code 83 et, bien entendu, tout le reste du réseau visible sera réalisé selon cette norme.

Un autre exemple de compromis entre l'idéal et le raisonnable s'est présenté avec l'agencement de la gare-même de Ferbach. A l'époque fort satisfait de mon adaptation de la maquette Jouef, je l'avais récupérée telle quelle pour mon nouveau projet. Mais lorsque je la vis pour la première fois plantée dans son nouvel environnement, comme je viens de vous le révéler, je me trouvai fort déçu. Il m'apparut qu'il aurait été plus judicieux de prévoir un établissement moins ambitieux, probablement sans verrière, de le doter de quais moins nombreux, mais plus larges et plus longs, et de simplifier à la fois les manœuvres qu'il autorisait et le câblage correspondant. C'est d'ailleurs l'évolution normale de tout modéliste de se défaire petit à petit de ses fantasmes d'enfant gourmand, constitués de tracés compliqués et de gares impressionnantes, pour aller vers une sobriété des lignes toujours plus grande. Mais enfin, à Ferbach, beaucoup de choses étaient en place et puis, la verrière d'une gare incarne sans doute pour moi un aspect essentiel du chemin de fer, si bien que le modèle Jouef méritait quand même un certain respect de ma part. En fait, l'allure générale de la gare existante n'était réellement déforcée que par trois éléments gênants: des quais trop élevés pour la SNCF (vous vous rappelez, je désirais réhausser la verrière au maximum), le mur de soutènement, à l'arrière, trop grossièrement appareillé (la paresse m'avait insidieusement poussé à graver les moellons de plus en plus larges) et le bâtiment-voyageurs conçu par Jouef dans l'esprit d'autrefois, c'est-à-dire d'une taille trop chétive. Ce sont là les trois points que je me suis donc borné à corriger. Les articles suivants vous décriront ces réarrange-

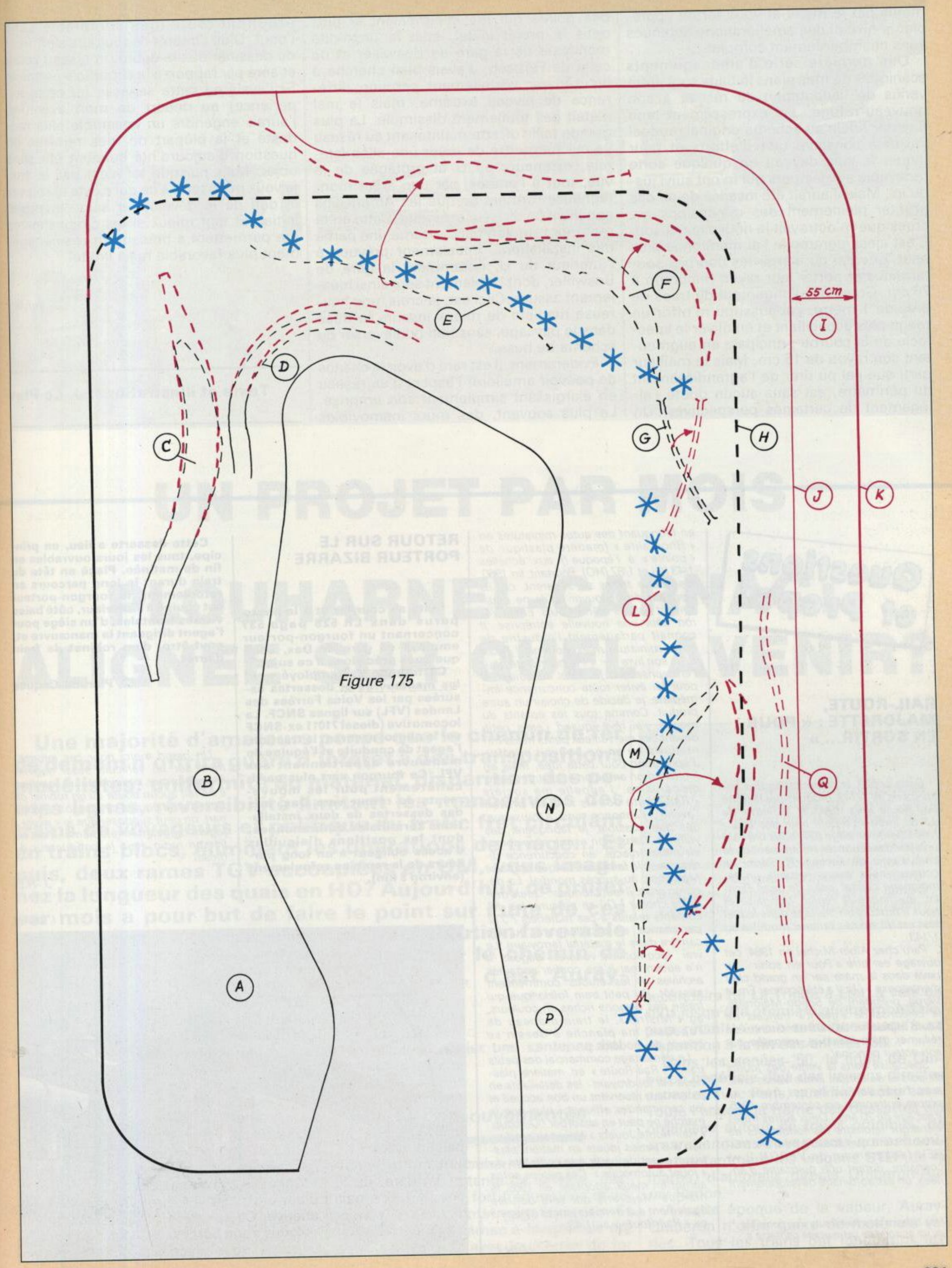



Figure 175

ments par le menu et vous feront apprécier le niveau des améliorations obtenues sans chambardement complet.

Une dernière série d'aménagements scéniques de mes plans initiaux sont enfin venus de l'adaptation du réseau à son nouveau refuge. J'ai expressément tenu à rester fidèle au schéma original, auquel j'ai déjà consacré tant d'efforts et pour lequel je suis devenu en quelque sorte redevable aux lecteurs qui m'ont suivi jusqu'ici. Mais il aurait été insensé de ne pas profiter pleinement des dimensions accrues que m'octroyait la nouvelle maison. C'est ainsi, comme je l'ai mentionné plus haut, que j'ai pu élargir les courbes souterraines et porter leur rayon minimum à 70 cm. Grâce à l'allongement du tracé de près de 1 mètre, j'ai aussi pu m'offrir un triage plus accueillant et enjoliver le spectacle de la courbe principale en augmentant son rayon de 15 cm. Mais le meilleur parti que j'ai pu tirer de l'agrandissement du périmètre, est sans aucun doute l'allègement de certaines perspectives. Un des points qui me chagrinaient le plus dans le projet initial, était la proximité manifeste de la gare de Boswiller et de celle de Ferbach. J'avais bien cherché à les séparer visuellement par une différence de niveau extrême, mais le mal n'était pas totalement dissimulé. La plus grande taille offerte maintenant au réseau va me permettre de créer une allée latérale, extérieure au U et protégée de la vue, tout à l'entour, par une arête montagneuse formant ce que les Américains appellent un diviseur scénique. Cette arête reprendra sur son flanc externe une partie des installations, initialement prévues à l'intérieur du U, notamment la gare de Boswiller, dont l'isolement sera ainsi idéalement assuré. Ceci est, je crois, une heureuse manière de mieux inscrire le tracé dans le paysage, sans rien bouleverser du schéma de base.

Evidemment, il est rare d'avoir la chance de pouvoir améliorer l'aspect d'un réseau en élargissant simplement son emprise. Le plus souvent, des murs inamovibles étouffent toute idée semblable dans l'oeuf. D'où l'intérêt de toujours s'efforcer de dessiner dès le début un réseau sobre et aéré par rapport à la superficie permise. Si j'avais eu cette sagesse (et cette expérience) au départ de mon aventure, j'aurais engendré un ensemble plus modeste et la plupart de mes remises en question d'aujourd'hui auraient été sans objet. Mais puisque tel n'est pas le cas, je veux m'en tenir à ce qui existe et relever le défi de le développer selon le projet initial. Et tant mieux si les circonstances me permettent à présent un réaménagement plus favorable mais limité!

*(à suivre)*

**Texte et illustrations: J. Le Plat**

# Questions et Propos

## RAIL-ROUTE, MAJORETTE : « POUR EN SORTIR... »

*Dans Lr 529, la présentation des petits trains au 1/143, produits par la firme Rail-Route vers 1960 et la lettre de J.P.B., titrée « Le petit train des Lyonnais » parue en page 627, nous ont valu un abondant courrier, notamment de la part d'amis de l'échelle N. Parmi ce courrier, nous avons recueilli un témoignage capital, celui de Jean Picotin, qui habite la région lyonnaise et nous a procuré un ouvrage dans lequel tout est dit sur ces fameux modèles au 1/143...*

*Paru chez Albin-Michel en 1984, cet ouvrage est titré « Pour en sortir... Le pavé dans la mare par un grand chef d'entreprise » (1). Il a été écrit par Émile Véron, président de Solido-Majorette, le célébrissime « géant » français de l'auto miniature. Je vais donc tenter de résumer toute l'histoire, racontée par son acteur principal...*

*Spécialisé dans la vente des jouets de bois et de carton, Émile Véron crée, avec l'aide de l'un de ses frères, sa propre entreprise en septembre 1945. Il est âgé de 20 ans ! Deux autres frères viendront rejoindre les fondateurs de cette société qui, sous le nom de NOREV (anagramme de VERON !) va connaître, durant une quinzaine d'années, un extraordinaire développement en fabriquant des autos miniatures en « Rhodialite » (matière plastique de « pointe » à l'époque !) aux échelles 1/43 (O) et 1/87 (HO). Pourtant, fin 1960, les quatre frères se séparent, car ils viennent de découvrir qu'ils ne poursuivent pas les mêmes buts. Émile Véron bâtit une nouvelle entreprise. Il connaît parfaitement l'industrie de l'auto miniature mais, comme il l'écrit dans son livre : — « Par honnêteté pour l'entreprise que je viens de quitter et pour lui éviter toute concurrence immédiate, je décide de choisir un autre produit. Comme tous les enfants du monde, j'ai rêvé, quand j'étais petit, devant ces merveilleux petits trains miniatures qu'on ne pouvait m'offrir. J'opte donc pour cette idée, mais en limitant mon ambition à des trains sans mécanisme. J'appelle ma société « Rail-Route Jouets ». C'est prévoir l'avenir : j'annonce ainsi à tous que, dès que possible, je fabriquerai des voitures. Dans mon esprit, elles seront en métal injecté, en concurrence directe avec la fameuse marque anglaise Matchbox, au succès mondial. La décision prise, il faut fabriquer. Quels modèles choisir ? Où se procurer les documents relatifs à ces matériels ? J'ai, par chance, un excellent ami qui fait carrière dans le matériel ferroviaire. Le vrai : locomotives, voitures, wagons. Il n'a aucun mal à me confier certaines archives et les études commencent aussitôt. Du petit train folklorique qui traîne des wagons riches en couleurs, au « Mistral », le train-drapeau de l'époque, ma planche à dessin se couvre de modèles.*

*Le démarrage commercial des petits trains « Rail-Route » en matière plastique est foudroyant : les détaillants en jouets leur réservent un bon accueil et les commandes affluent... plus que le marché ne peut en absorber ! Du coup, « Rail-Route Jouets » élargit sa production à d'autres jouets en matière plastique, avant de partir à la conquête du « jouet automobile ». Ces petites autos seront en métal, adoptant, en 1966, la marque Majorette qui sera donnée également aux derniers stocks de trains ex-« Rail-Route » au 1/43.*

*J.-H.L.*

*(1) L'histoire de « Rail-Route » ne constitue qu'un épisode de cet ouvrage consacré à l'économie-politique.*

## RETOUR SUR LE PORTEUR BIZARRE

**Suite au courrier et à la photo parus dans LR 528 page 537 concernant un fourgon-porteur employé en gare de Dax, voici quelques précisions à ce sujet.**

**Ce fourgon est employé pour les manœuvres et dessertes assurées par les Voies Ferrées des Landes (VFL) sur lignes SNCF. La locomotive (diesel 71011 ex-SNCF sur la photo) assurant la traction, l'agent de conduite et l'équipe de manœuvre appartiennent aux VFL. Ce fourgon sert plus particulièrement pour les mouvements de retour vers Dax, lors des dessertes de deux installations terminales embranchées, dont les positions d'aiguilles d'accès obligent à un long parcours de la rame en refoulement (environ 8 km).**

**Cette desserte a lieu, en principe, tous les jours ouvrables en fin de matinée. Placé en tête du train durant le long parcours en refoulement, le fourgon-porteur est équipé à l'intérieur, côté baies vitrées frontales, d'un siège pour l'agent dirigeant la manœuvre et, peut-être, d'un robinet de frein d'arrêt.**

**L.C., Plan-de-Cuques**

*Un grand merci pour ces informations sur un véhicule aussi original. Précisons que, considérant sa fonction, il ne fait aucun doute qu'un robinet de frein d'arrêt équipe ce fourgon. D'autre part, on peut supposer que le « pilote » (agent dirigeant le refoulement) est en liaison-radio avec le conducteur du diesel.*

*J.-H.L.*

*I. caillot*

2

*2*

*Le BV est très caractéristique de l'architecture du PO. A droite, notez la présence du wagon couvert employé comme local à bagages.*

remorqués par des 3-230K (ex-PO, équivalant à la 4-230G Keyser en HO), puis par des 3-141C. Rien d'autre? Si, bien sûr, ne serait-ce que pour des trains de travaux ou de désherbage: 3-140H, 3-040TA... (mais les 141R et 141P, par exemple, ont toujours été prohibées sur cette ligne faiblement armée)... ABJ et Picasso pour les autorails. Côté voitures, des «deux pattes» à portières latérales, qui furent modernisées ensuite, pour les omnibus, des métallisées Etat et OCEM pour les express...

Au cours des années '70, la ligne de Quiberon sombra dans l'agonie, ne conservant que quelques express estivaux et un trafic marchandises fantomatique, sous le régime du «trafic restreint». Et c'est finalement Dame automobile qui fournit la bouée de sauvetage à notre petite ligne: Quiberon est une presqu'île, accessible exclusivement par une route à deux voies dont les bouchons sont célèbres sur toutes les antennes de radioguidage! Afin de désengorger la circulation, collectivités locales et SNCF se mirent d'accord pour créer le «Tire-Bouchon», une desserte autorail qui bénéficia d'une importante campagne de «pub» sympa.

## La situation en 1990

En dehors de la période «juillet-août», la ligne Auray-Quiberon est remise, dix mois de l'année, au service de l'Equipement, qui peut procéder à son entretien. Aucune circulation commerciale n'est autorisée. Au printemps, une draisine ou un locotracteur de l'Equipement participe à certaines implantations: un wagon couvert à Plouharnel qui servira de local à bagages l'été venu, un wagon citerne pour ravitailler en gasole les autorails du service «Tire-Bouchon» à Quiberon...

Le 1er juillet, le rideau se lève pour une période d'activité qui va durer jusqu'au 31 août. La ligne est exploitée selon le régime des «Voies uniques à signalisation simplifiée». Equipée d'une voie d'évitement et placée sous l'autorité d'un agent-circulation, Plouharnel-Carnac est l'unique établissement à bénéficier du régime de «Gare», assurant croisements des trains, départ et réception de certaines circulations qui y trouvent leur origine ou leur terminus.

Notez qu'à notre époque, les trains qui circulent entre Auray et Quiberon sont courts: 4 ou 5 voitures Corail (environ 1,50 m en HO), 8 au maximum...

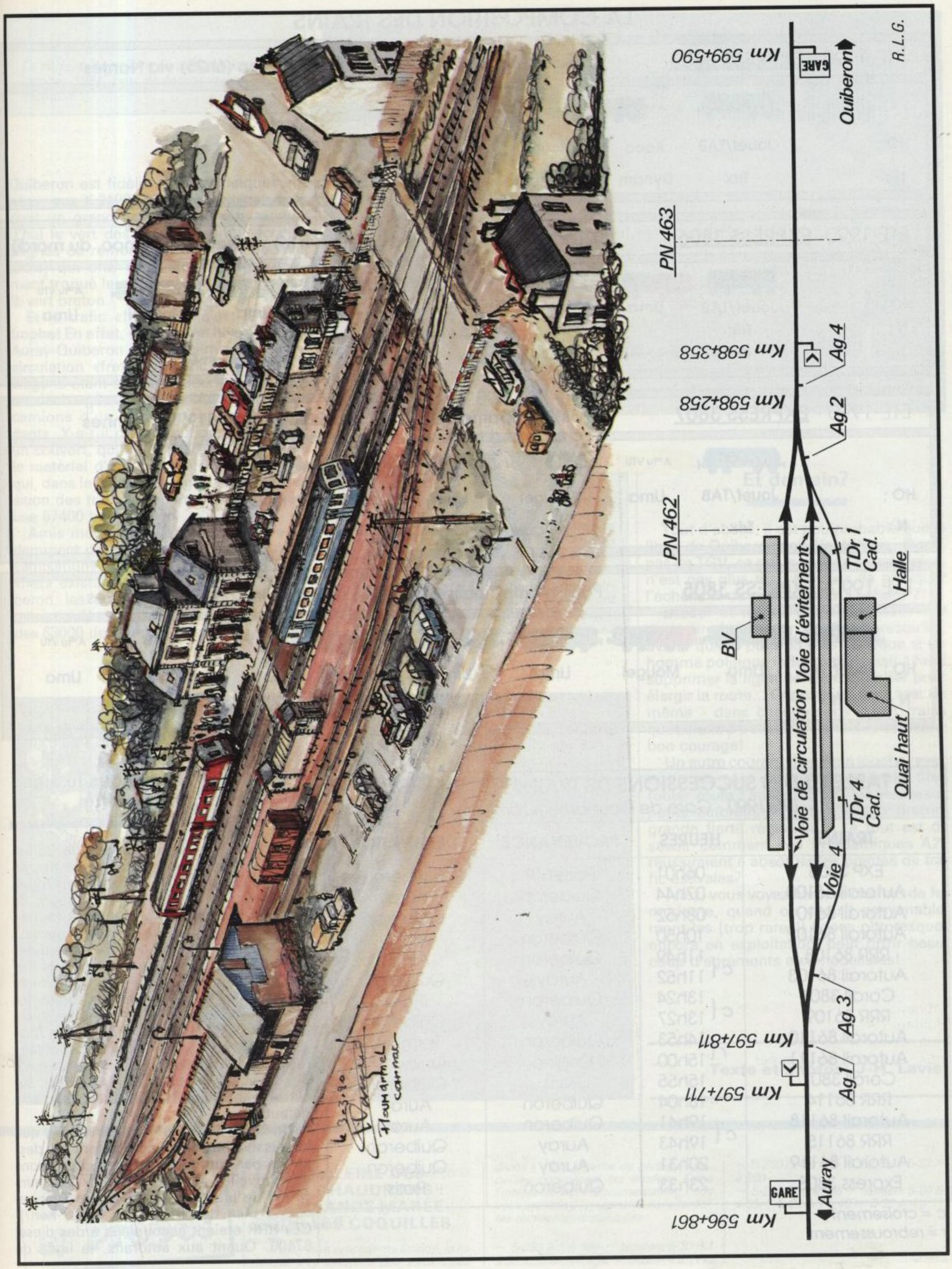
*Dessin couleurs*

*Xavier Jacquet possède un talent d'observateur remarquable! Il nous propose une excellente transposition aux échelles HO ou N. 14h55: la navette «Tire-Bouchon» en provenance de Quiberon a été reçue sur voie de circulation. La remorque XR 6100 «grenadine» a été «coupée» sur place, tandis que l'autorail X 2100 bleu procède à la remise en tête en faisant un «demi-tour» par la voie d'évitement. Notez l'affluence sur le quai: le «Tire-Bouchon», c'est le «métro des plages»! Un parking a été spécialement prévu à son intention côté cour des marchandises. Délibérément, l'ami Xavier a figuré la halle, aujourd'hui rasée, parce qu'un réseau modèle sans trafic «fret», cela serait vraiment trop triste! En toute vraisemblance, vous pourrez stationner sur la voie 4: wagons réfrigérants (marée), couverts (trafics diffus, engrais...), plats (matériels agricoles)... Xavier a représenté aussi la maison de garde du PV 463, récemment détruite, et qui demeure inséparable, en modélisme, des barrières oscillantes, en attendant de modernes «SAL 2». Dans la cour de la gare, il n'a pas échappé à notre dessinateur que la Renault Espace (modèle Praliné) est le taxi le plus employé en Pays d'Auray! Sur la route, la vieille fourgonnette 2 CV ex-PTT rachetée aux Domaines est appréciée par les mareyeurs. Devant, le break 405 transporte une planche à voile, sport favori sur les plages environnantes. Au fond, la Mercedes grise est peut-être celle de votre serviteur, qui est toutefois allergique au bateau!*

*Plan de la gare de Plouharnel-Carnac*

***Voilà un plan qui fait plaisir à voir! Comparez-le avec celui paru dans LR 396 (page 416), qui nous présentait une gare de Plouharnel agonisante, réduite au rôle d'«Etablissement de Pleine Ligne»... Aujourd'hui, Plouharnel-Carnac retrouve, du moins en juillet-août, son rang de «vraie» gare. Comment est-elle exploitée? Jean Hautun, Chef de Gare Principal d'Auray, nous répond:***

***-«Cet établissement est exploité, en situation normale, pour recevoir tous les trains sur la voie de circulation. Reste le problème du croisement de deux trains, situation qui se produit trois fois par jour ouvrable de base. Les croisements «RRR/autorail» sont organisés de la manière suivante: RRR tirée ou poussée par une 67400 reçue voie de circulation, autorail X 2100 reçu voie d'évitement. Pour le croisement entre le Corail 3806 et la RRR 86109, le Corail, tiré par sa grosse 72000, est obligatoirement reçu sur la voie de circulation tandis que la RRR passe sur voie d'évitement. Bien entendu, l'exploitation se complique les jours de pointe, mais dans tous les cas, les trains remorqués par une diesel 72000 passent IMPERATIVEMENT par la voie de circulation, le service de l'Equipement interdisant, en situation normale, l'emprunt de la voie d'évitement à ces lourdes diesel».***


Km 599+590
GARE
Quiberon
R.L.G.
PN 463
Km 598+358
Ag 4
Km 598+258
Ag 2
PN 462
TDr 1
Cad.
Halle
BV
Voie de circulation
Voie d'évitement
Voie 4
TDr 4
Cad.
Quai haut
Km 597+811
Ag 3
Km 597+711
Ag 1
GARE
Auray
Km 596+861

# LA COMPOSITION DES TRAINS

ETE 1990 - **EXPRESS 3803** — Paris -Montparnasse 1 (23h20) à Quiberon (6h25) via Nantes

| | 72000 | A⁴B⁵ UIC | B⁴Du VU | A⁴c⁴B⁵c⁴x UIC | B¹⁶c¹⁰ DEV |
|---|---|---|---|---|---|
| HO : | Jouef/TAB | Roco | Mougel | Roco | RMA |
| N : | Trix | Dynam | Corail Lima | Dynam | B⁹c⁹ Lima |

ETE 1990- **EXPRESS 3806** — Quiberon (13h00) à Paris-MP 1 (19h16) via Rennes (compo. du mardi)

| | 72000 | B⁴Dux VU | B¹¹tu VTU | B⁴Du VU | B¹¹tu VTU | B¹¹tu VTU | B¹¹u VU | A¹⁰tu VTU |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HO : | Jouef/TAB | Lima | Lima | Mougel | Lima | Lima | Mougel | Lima |
| N : | Trix | A figurer par rame Corail Lima | | | | | | |

*Nota: Sur la liaison Paris/Quiberon, la cabine de conduite de la voiture Corail réversible B⁴Dux n'est pas utilisée*

ETE 1990 - **EXPRESS 3807** — Pairs-Montparnasse 1 (10h15) à Quiberon (16h19) via Rennes

| | 72000 | A¹⁰tu VTU | B¹¹u VU | B¹¹tu VTU | B¹¹tu VTU | B⁴Du VU |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HO : | Jouef/TAB | Lima | Mougel | Lima | Lima | Mougel |
| N : | Trix | A figurer par rame Corail Lima | | | | |

ETE 1990- **EXPRESS 3805** — Paris-Montparnasse 1 (17h53) à Quiberon (23h07) via Nantes

| | 72000 | B¹¹tu VTU | B⁴Du VU | B¹¹tu VTU | B¹¹tu VTU | B¹¹u VU | B⁵rtux VTU | A¹⁰u VU | A¹⁰tu VTU |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| HO : | Jouef/TAB | Lima | Mougel | Lima | Lima | Mougel | Lima | Mougel | Lima |
| N : | Trix | A figurer par rame Corail Lima | | | | | | | |

## TABLEAU DES SUCCESSIONS DE TRAINS VOYAGEURS

*ETE 1990 - Gare de Plouharnel/Carnac*

| TRAINS | HEURES | PROVENANCE | DESTINATION |
|---|---|---|---|
| EXP 3803 | 06h01 | Paris-MP | Quiberon |
| Autorail 86100 | 07h44 | Quiberon | Auray |
| Autorail 86101 | 08h52 | Auray | Quiberon |
| Autorail 86102 | 10h50 | Quiberon | Auray |
| RRR 86108 | c { 11h49 | Quiberon | Auray |
| Autorail 86103 | 11h52 | Auray | Quiberon |
| Corail 3806 | c { 13h24 | Quiberon | Paris |
| RRR 86109 | 13h27 | Auray | Quiberon |
| Autorail 86110 | r { 14h53 | Quiberon | Terminus |
| Autorail 86111 | 15h00 | Origine | Quiberon |
| Corail 3807 | 15h55 | Paris | Quiberon |
| RRR 86114 | 18h04 | Quiberon | Auray |
| Autorail 86118 | c { 19h41 | Quiberon | Auray |
| RRR 86115 | 19h43 | Auray | Quiberon |
| Autorail 86119 | 20h31 | Auray | Quiberon |
| Express 3808 | 23h33 | Quiberon | Paris |

*c = croisement*
*r = rebroussement*

## Un matériel placé sous le signe de la modernité

Véritable révolution, la ligne de Quiberon a bénéficié, pour la première fois en 1990, de l'apport de locomotives prestigieuses: les diesel 72000 du dépôt de Rennes! Elle qui, à l'époque de la vapeur, n'avait jamais connu de «grandes roues»... Ces 72000 ont couvert la plupart des trains express diurnes, formés en matériel Corail, et nocturnes, panachés de voitures UIC, DEV et VU. Les jours de pointe, les 67400 (modèle Jouef) de Rennes, voire des 67300 de Nantes ont porté main forte aux grosses CC. Remarquez au passage que, du point de vue modéliste, la variété des engins de traction modernes est, sur cette ligne, ni plus ni moins intéressante qu'autrefois...

Un coup d'oeil au «Tire-Bouchon» qui, lui aussi, a innové en complétant ses dessertes par autorails avec des circulations de nouvelles rames RRR aux couleurs vertes de la Bretagne (après les RIO, on verrait bien des RRR chez Lima, non?). Ces RRR étaient accouplées à des diesel 67400. Quant aux autorails, la ligne de

*3*

*La halle, telle qu'elle se présentait en septembre 1984, peu de temps avant sa démolition.*

Quiberon est fidèle, depuis quelques années, aux X 2100 (bleus à l'origine, mais dont un grand nombre présente aujourd'hui le vert des TER-Bretagne), accompagnés de remorques XR 6100 (modèles Lima) qui ont, elles aussi, progressivement troqué leur décoration rouge contre le vert breton.

Et le trafic «fret»? Là, c'est la catastrophe! En effet, été comme hiver, la ligne Auray-Quiberon est «fercamisée». Toute circulation «fret» est donc interdite, les wagons étant systématiquement chargés ou déchargés en gare d'Auray dans les camions d'un transporteur «correspondant». Y-a-t-il des exceptions? Non, sauf un couvert, qui a été chargé d'acheminer le matériel d'une colonie de vacances et qui, dans le cadre des règles de la composition des trains, a pu être attelé derrière une 67400 haut-le-pied.

Amis modélistes, je vous conseille ardemment de ne pas respecter cette «fercamisation» sur votre réseau! Si le trafic «fret» existait encore aujourd'hui à Quiberon, les trains seraient vraisemblablement tractés par des 66000 de Nantes ou des 63000 de Rennes... Qu'on se le dise!

*3*

*4*

*Avant la grande tempête qui dévasta la Bretagne en octobre 1987, il était encore possible de voir, à Plouharnel, les vestiges de l'ancien dépôt de la ligne à voie métrique reliant Etel à La Trinité: Corpet-Louvet, Pinguely et De Dion J11 n'y avaient pas laissé leurs fantômes, hélas!*

*4*

## Et demain?

Tout d'abord, il est peu probable que la ligne de Quiberon soit électrifiée... Donc, pas de TGV, ce qui, pour nous modélistes, n'est pas plus mal, à moins de pratiquer l'échelle N ou même plutôt l'échelle Z!

Diesel et rames courtes conservent donc un bel avenir dans la presqu'île, avenir qui ne pourrait être terni que si un homme politique influent parvenait à faire supprimer la ligne de chemin de fer pour élargir la route... Cependant, il y a tout de même - dans chaque sens - huit trains quotidiens à transférer dans des autocars: bon courage!

Un autre courant d'opinion louche, avec envie, du côté de Carhaix et verrait bien rouler toute l'année (chic!) les nouveaux petits autorails A2E du Réseau Breton, grande fierté régionale... Le tout est de savoir comment ces sympathiques A2E réussiraient à absorber les pointes de trafic estivales?

Allez, vous voyez bien, le chemin de fer moderne, quand on choisit convenablement les (trop rares!) lignes pittoresques encore en exploitation, peut offrir beaucoup d'agréments aux modélistes!

**Texte et photos: J-H. Lavie**

## Questions et Propos

### LA CAVALERIE DES VIEUX CHAUDRONS : UNE GRANDE MARÉE POUR LES COQUILLES

*Dans notre précédente édition, la rubrique « La cavalerie des vieux chaudrons » a été victime de plusieurs coquilles concernant les tenders. Dans l'intérêt de votre documentation, nous vous invitons à lui apporter, sans tarder, les rectifications suivantes :*

*– 5-230 B 1 à 160 = tenders 5-20 B 1 à 55 + 5-21 A 1 à 40 + 5-22 A 4 à 111 ;*

*– 5-230 C 4 à 170 = tenders 5-22 A 1 à 260 ;*

*– 5-230 F 14 à 136 = tenders 5-20 B 1 à 55 + 5-21 A 1 à 40 + 5-22 A 4 à 111.*

*J.-H.L.*

# AMFL: 40 ANS DE PASSION...

1

**A l'occasion de son 40e anniversaire, l'AMFL (Association des modélistes Ferroviaires du Lyonnais) a organisé les 13 et 14 octobre 1990 une exposition dans les locaux de l'INSA à Villeurbanne.**

Fondée en 1950, l'AMFL mit en chantier en 1956 ce qui allait devenir le célèbre réseau miniature de la gare des Brotteaux, réseau HO ouvert au public tous les dimanches après-midi jusqu'en 1985, date à laquelle il devait en effet être démoli en raison des travaux entrepris par la SNCF pour la transformation de la gare des Brotteaux. Pendant plus de 20 ans, il avait été un but de promenade pour de nombreux Lyonnais - le local de 320 m2 affichait souvent complet - et la contemplation des circulations (600 mètres de voie entièrement équipés en bloc automatique) dans un décor spectaculaire, avec sa gare monumentale, son village provençal perché et son canal animé, a suscité la vocation de nombreux modélistes. Sa disparition fut donc un coup dur non seulement pour l'AMFL, mais pour le modélisme ferroviaire en France.

Mais l'AMFL a retrouvé un local et un nouveau réseau public est en chantier. Sa maquette schématique au 1/10 était présentée à l'exposition entre autres réseaux et modèles divers.

Citons parmi ceux-ci les magnifiques réalisations au 1/25, tout laiton, de M. Soubeyrand (030 + 030 Mallet du réseau du Vivarais, autorail Saurer et tramway); le réseau HO modulaire de l'AMFL reproduisant la gare du Bois-d'Oingt situé sur la ligne Lyon Paray-le-Monial, le réseau modulaire de 12 mètres du GMF; Viaduc 07 illustrait son projet de train touristique en Basse Ardèche sur un module de Michaël Salce et Michel Brocard (Atelier 43) faisait circuler, en 0, des rames voyageurs impressionnantes ainsi que le TGV 001 à turbines.

1

*Maquette au 1/10 du futur grand réseau de l'AMFL en HO. Réseau automatique pour une exploitation publique. Début de construction 1990.*

2

*Echelle 1/25. Réalisation de M. Soubeyrand. Autorail Saurer mis en service en 1924 sur le réseau des Tramways de l'Ardèche entre Aubenas et St Paul le Jeune. Le bogie avant remplaça l'essieu initial en raison de nombreux déraillements. L'engin comportait un compartiment voyageurs de 16 places assises en 2e classe. Sa capacité maximum était de 30 personnes. A remarquer le verin de retournement. Maquette réalisée en laiton (bois pour l'aménagement intérieur).*

3

*Echelle 1/25. Tramway à impériale électrique de la ligne St Fons Venissieux - 1896 (agglomération lyonnaise). Les usagers disposaient d'une vue imprenable, l'accès à l'impériale offrait un tarif réduit. Les Lyonnais baptisèrent ces tramways «belles mères». Fabrication tout laiton, collection R. Soubeyrand.*

4

*Cette réalisation, œuvre d'un amateur de la région Clermontoise faisait partie du grand ensemble modulaire du Cercle du 0. Composé de 7 modules droits de 1,22 m et de 16 modules courbes, cet ensemble est l'œuvre de modélistes des régions: Auvergne, Provence et Languedoc. Sur le pont transbordeur qui dessert une petite remise à 2 voies depuis une voie d'accès décalée, on remarque un joli locotracteur Berliet en cours de translation.*

2

3

L'échelle 0 était par ailleurs représentée en force par le Cercle du 0 avec un grand réseau modulaire, comportant une très belle reproduction d'un chariot transbordeur pour remise à 2 voies. Pour compléter le panorama des échelles, trois amateurs s'étaient réunis autour d'un réseau modulaire en N au décor intéressant et la voie étroite était présente avec un petit réseau comportant une carrière et une mine. Une délégation de la ville Schweinfurt (RFA) avait apporté un échantillonnage de matériel roulant.

A l'extérieur, l'Antony Vapeur Club transporta sur son matériel un nombre impressionnant de jeunes visiteurs. A remarquer enfin le châssis de la loco à vapeur destiné au chemin de fer touristique d'Anse (voie de 38): une tonne d'acier, six roues motrices, œuvre des élèves de l'INSA sous la direction de leurs professeurs MM. Vacher et Muret.

Durant ce week-end d'octobre, l'AMFL prouva ainsi sa vitalité et sa résolution de reprendre pied dans le modélisme public. Bravo!

**D'après reportage P. Julien**

4

# pour votre agenda

**Cette rubrique est un calendrier destiné à informer le lecteur sur les manifestations du mois en cours, à l'exclusion de toute publicité. Pour être publiées (gratuitement), les informations doivent nous parvenir au plus tard cinq semaines avant la date de parution (date limite identique à celle des petites annonces). Les communiqués doivent obligatoirement porter la mention « prière d'insérer », et ne donner que les informations essentielles : nature et consistance de la manifestation, lieu, adresse et heures d'ouverture. Pour toute insertion publicitaire concernant une manifestation, nous consulter.**

## expositions

### ... à CREST (07)

Exposition de modélisme ferroviaire les 8 et 9 DECEMBRE 1990 à la salle Roch-Grivel, annexe de la MJC, avec la participation du club ferroviaire grangeois, le CFG 07, son voisin dramois, le club de St Rambert d'Albon et des maquettistes amateurs de la région; la vapeur vive sera présente ainsi que les trains LGB.

Par ailleurs, un stand atelier animera cette exposition où vous verrez Paul Soulleys, membre du CFG, décorer et patiner des wagons, bâtiments et autres installations ferroviaires. Un stand de presse spécialisée Loco-Revue proposera livres et revues utiles pour les maquettistes.

### ... à COUIZA (11)

L'Association des Modélistes de la Haute Vallée de l'Aude (AMHVA) organise les 8 et 9 DECEMBRE 1990 une grande exposition de modélisme (trains HO et O, figurines, voitures au 1/43, bateaux, sous-marins, avions, dioramas). De nombreux clubs de la région seront représentés. Un grand réseau modulaire en HO, ayant pour thème le site de la ligne Carcassonne-Quillan, entre autres. L'exposition se tiendra au Gymnase de Couiza (11190), Aude, le samedi 8 décembre de 10h à 19h et le dimanche 9 de 10h à 18h.

Contact: Guy REVEILLARD, président, 11300 Cournanel, tél.: 68.31.28.53 ou Maurice JULLIEN, secrétaire, 24 bis rue du Palais, 11300 Limoux, tél.: 68.31.64.28.

### ... à LORIENT (56)

Les clubs de Caudan (tél.: 97.64.20.34) et de Languidic (tél.: 97.51.04.60), Morbihan, participeront au 2e salon de la maquette et de la figurine organisé par le Korrigan Maquette Club (tél.: 97.84.82.85) de Lorient, au Palais des Congrès de Lorient les SAMEDI 15 et DIMANCHE 16 DECEMBRE 1990, en exposant un important réseau modulaire en HO, Oe, HOe etc. Venez nombreux et adhérez aux clubs qui montent!

### ... à CAMBRAI (59)

Comme tous les ans, M. Jacques Comtesse organise à son domicile une exposition de ses réalisations du 15 au 23 DECEMBRE 1990, tous les jours de 14h à 18h, les dimanches de 10h à 18h: diorama HO avec de nombreux trains internationaux, planches de timbres thématiques sur le train et cartes postales de gares anciennes.

Renseignements: Jacques COMTESSE, 21 rue du Pont de Pierres, 59400 Cambrai, tél.: 27.83.81.22.

### ... à BAYONNE (64)

Le club de modélisme ferroviaire (BABmf) organise les 22, 23 et 24 DECEMBRE 1990, de 14h à 18h30, des journées portes ouvertes où vous pourrez voir le réseau du club (voir Loco-Revue n°529 de septembre 1990), une exposition de réseaux aux différentes échelles (Z, N, HO, O) et de matériel à l'échelle O, construits par un membre du club. Le SAMEDI 22, projections de films à thème ferroviaire (Bayonne - St Jean Pied de Port vu de la cabine d'une Z2, le TGV en Aquitaine...).

Adresse du local: 38 rue des Cordeliers à Bayonne.

Contact: NOUVELLE ADRESSE postale: Monsieur Michel EMBS, Bât 5, Résidence des Jardins de la Pena, 64600 Anglet.

Outre ces portes ouvertes, le club est ouvert au public tous les samedis de 14h à 18h et tous les dimanches de 10h à 12h.

### ... à BRON (69)

A la demande de la Mairie et de son service culturel, le G.M.F. (Groupement des Modélistes Ferroviaires) présentera au public, dans la salle du Conseil, divers réseaux N et HO. Ouverture VENDREDI 7 DECEMBRE: 14/18h - SAMEDI 8: 10/12h-14/22h - DIMANCHE 9: 10/12h-14/18h et LUNDI 10: 9/12h-14/16h. Les journées de vendredi et lundi plus spécialement tournées vers les scolaires. Entrée gratuite.

Mairie de Bron, Square de Weingarten, Cours F.Roosevelt.

GMF, 259 rue de Créqui, 69000 Lyon.

### ... à LIMOGES (87)

La SNCF et l'Association des Modélistes Cheminots de Limoges (AMCL) affiliée à l'UAICF, organisent dans le hall de la gare de Limoges Bénédictins une grande exposition de modélisme ferroviaire du SAMEDI 8 AU DIMANCHE 16 DECEMBRE 1990 inclus.

Cette manifestation regroupera plusieurs associations du Sud-Ouest. Elle sera ouverte au public tous les jours de 10h à 12h et de 14h à 19h, entrée gratuite. Durant les week-end, il sera également possible de visiter le local de l'AMCL où les trains circuleront sur son grand réseau HO en cours de construction.

Renseignements: tél.: 55.34.10.62.

## voyages

### VOYAGES
### LES VOSGES ET L'ALSACE EN HIVER

A bord du Picasso X 4039, au départ de DIJON, les SAMEDI 12 et DIMANCHE 13 JANVIER 1991. Dijon (départ vers 8h30), Chalindrey, Port d'Atelier, Epinal, Ste Dié, Obernai, Sélestat, Mulhouse, Vesoul, Chalindrey, Dijon.

Les temps fort de ces deux journées:
- Parcours de la ligne Port d'Atelier-Aillevillers 15 jours avant sa fermeture à tout trafic: Port d'Atelier 10h05 - Aillevillers 11h10.
- Balade à travers le massif des Vosges d'Epinal (12h) à Saales (15h20): repas tiré du sac à bord du train.
- Soirée choucroute et nuit à Obernai.
- Visite du musée du Mulhouse et repas au restaurant (10h30 - 15h).

Contact: Les autorails de Bourgogne Franche-Comté, 37 rue Lamartine, 21000 Dijon.

# AVEC SMCF, C'EST POSSIBLE !

*(suite des numéros 529, 530 et 531)*

1

**Nous commençons notre série de «fiches descriptives» sur les marques françaises en HO par S.M.C.F.. Nous avons choisi de débuter par cette firme, car elle fait partie de celles qui préfigurent ce que l'on pourrait appeler «le HO français de qualité». De plus, c'est une firme qui a, indirectement, survécu pendant longtemps, puisque certaines de ses productions se retrouvent d'abord chez HOrnby-acHO, puis chez MMM-RG jusqu'au milieu des années 70; d'autre part, une partie de la production France-Trains a été très influencée par S.M.C.F. (OCEM à rivets, voitures Train Bleu).**

## Un peu d'histoire

La société S.M.C.F. (Super Modèles de Chemins de Fer), établie en région parisienne, à Montreuil, a été fondée à la fin des années 40 par MM. Guérin et Collard. Très vite, les qualités de reproduction et de fonctionnement des modèles séduisent les amateurs et la firme connaît un succès rapide. De nouveaux modèles voient le jour chaque année; le passage à la fonderie zamac donne à S.M.C.F. une dimension industrielle. Jusqu'en 1961, date de la vente à Meccano, la production a été dominée par des modèles très fidèles de matériel remorqué, tant voyageurs que marchandises.

S.M.C.F. a été certainement une des premières marques à respecter scrupuleusement l'échelle du 1/87 pour l'ensemble de ses modèles, ce qui confère une grande homogénéité à la gamme.

La société est malheureusement contrainte, comme beaucoup de ses consoeurs, à fermer ses portes au début de 1961, victime de l'agressivité commerciale grandissante des marques allemandes et des nouvelles marques «bon marché» comme Jouef...

## La production

On peut distinguer chronologiquement 4 types de modèles:

**Bronze (1949-1950)**:

- voitures à portières latérales 2 et 3 essieux, type PLM

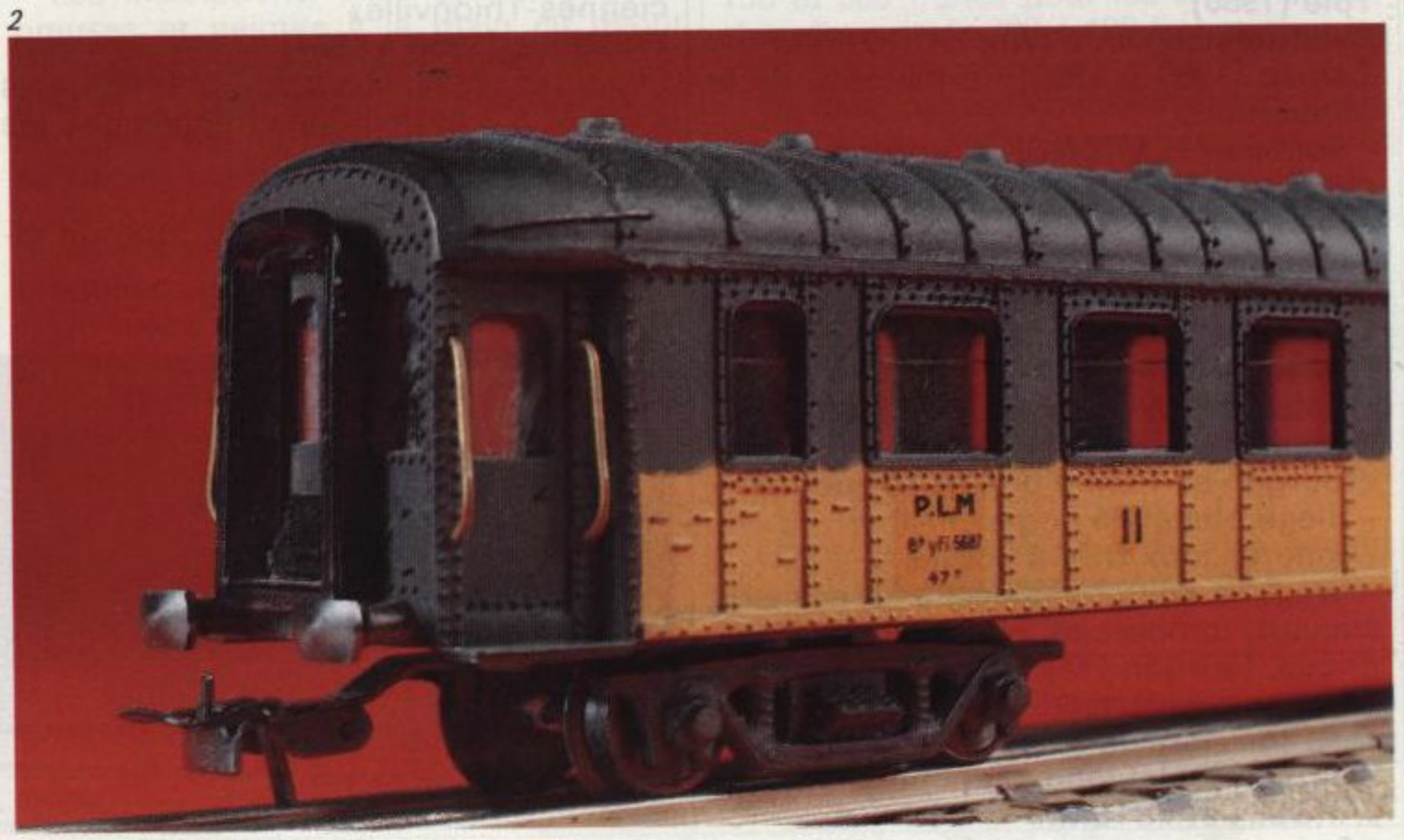
1

*Pour aiguiser votre appetit, voici une vue d'une des rames SMCF les plus rares: les premiers modèles en bronze, datant de 1949, et représentant des voitures anciennes à essieux du PLM. A noter que ces modèles eurent une descendance tardive, sous la forme des séries de voitures anciennes (en plastique) sorties par Clarel au début des années 70! La 220 PLM «coupe-vent» est un modèle réalisé à partir de pièces en bronze Baby-Train.*

2

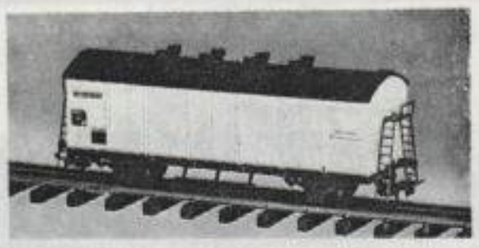
*Gros plan sur la gravure qui fit longtemps la réputation de SMCF! C'était une prouesse technique, à l'époque, pour un artisan français, d'atteindre un standard de qualité au moins équivalent à celui des productions allemandes! Noter les inscriptions (très fines) faites par décalcomanie.*

2

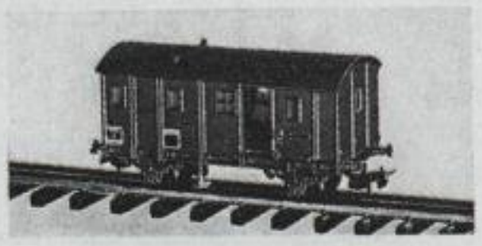


## WAGONS MARCHANDISES 2 ESSIEUX

Réfrigérant avec bacs à glace - Propriété STEF



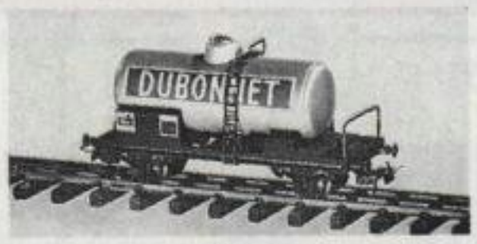
Réfrigérant avec bacs à glace pour trafic international
Propriété INTER-FRIGO



Fourgon métallique pour trains marchandises
(avec ou sans éclairage)

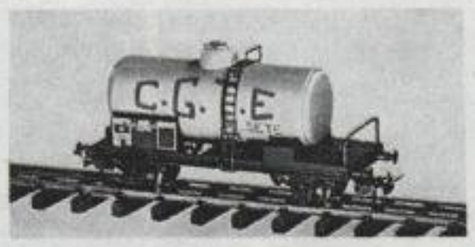
## CITERNES 2 ESSIEUX

PROPRIÉTÉ DES SOCIÉTÉS COMMERCIALES CI-DESSOUS




DUBONNET

NICOLAS




C. G. T. E.

SHELL (Couleurs : Alu, Jaune ou Noir)

Les Citernes ESSO - BP - AVIA, etc., existent également

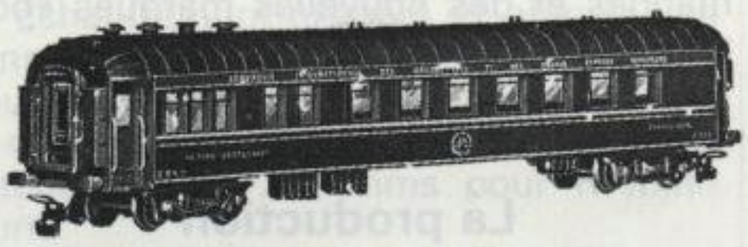
3

**VOITURE-LITS**

- Circulation France et Etranger
- Couleurs : bleu, filets jaunes (Cie Internationale des Wagons-Lits)
- bogies,
- Longueur hors tampons 27 ¼

Cette voiture comporte notamment :

- l'écusson (façon vieux cuivre) de la Cie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens.
- des aérateurs décollétés et rapportés.
- les coffres de réserve sur chaque extrémité (alimentation et entretien de la voiture).
- les coffres à accus et dynamos sous chassis.
- les poignées montoires, la main courante figurée.
- des boîtes dépolies aux W.-C. et cuisine.



**VOITURE-RESTAURANT**

- Circulation France et Etranger
- Couleurs : bleu, filets jaunes (Cie Internationale des Wagons-Lits)
- bogies
- Longueur hors tampons 27 ¼

**VOITURE DE 1re CLASSE**

- Réf. 471 - Type A 8 myfi
- Voiture mise en circulation sur le réseau S.N.C.F. en 1929
- Couleurs : vert et noir (S.N.C.F.)
- Bogies
- Rivets apparents
- Longueur hors tampons 25 ¼

**VOITURE DE 2ème CLASSE**

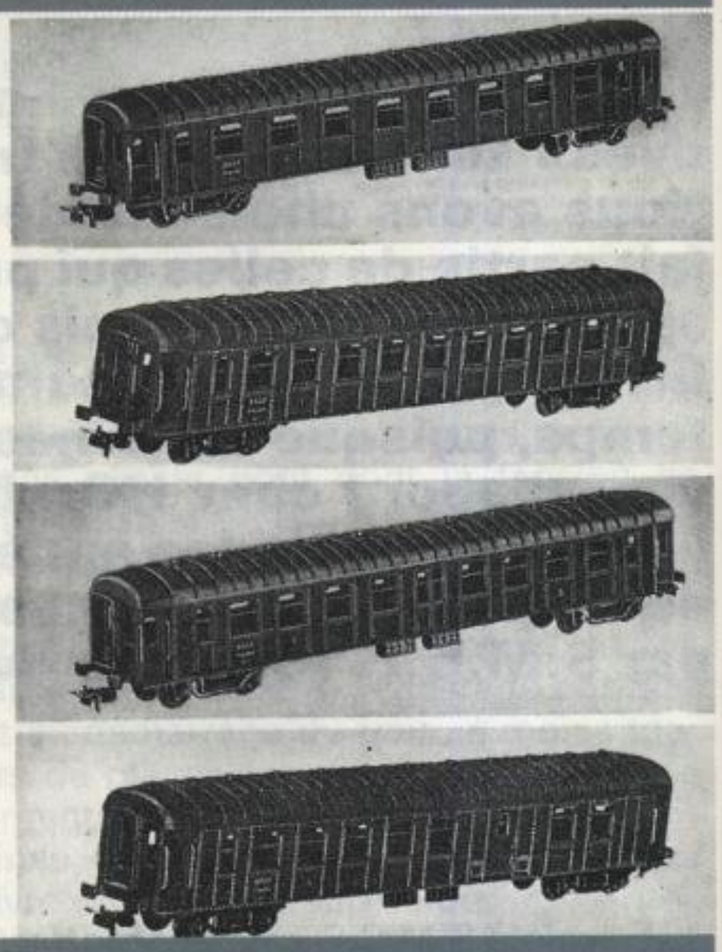
- Réf. 472 - Type B 9 myfi
- Voiture mise en circulation sur le réseau S.N.C.F. en 1927
- Couleurs : vert et noir (S.N.C.F.)
- Rivets apparents
- Longueur hors tampons 25 ¼

**VOITURE DE 3ème CLASSE**

- Réf. 473 - Type C 9 myfi
- Voiture mise en circulation sur le réseau S.N.C.F. en 1925
- Couleurs : vert et noir (S.N.C.F.)
- Rivets apparents
- Longueur hors tampons 25 ¼

**VOITURE 3ème CLASSE AVEC FOURGON-BAGAGES**

- Réf. 470 Type C 4 D myi
- Date de mise en circulation : 1926
- Couleurs : vert et noir (S.N.C.F.)
- Bogies
- Longueur hors tampons 25 ¼



4

- fourgons assortis

**Tôle (1950)**:
- voitures banlieue type NORD/PLM

**Zamac (1950 à 1960)**, la majorité de la production:
- voitures PLM/SNCF à portières latérales (type 3 essieux, mais existent également à 2 essieux...et à bogies!!)
- fourgon assorti, avec ou sans guérite (également à 2 ou 3 essieux et bogies...)
- voitures OCEM rivetées, en version PLM et SNCF
- voitures CIWL «Train Bleu» (lits et restaurant)
- fourgon ex-PLM à bogies et guérite
- allège postale à bogies PAmyi
- voitures inox DEV à bogies
- wagons marchandises à 2 essieux: couvert, tombereau, plat, citerne, frigorifique, fourgon «M»
- wagons marchandises à bogies: couvert, tombereau, plat, citerne (tous de type «TP»), plat long à ranchers, trémies «ARBEL» et «STEMI»
- matériel moteur: BB 12001 «Valenciennes-Thionville»

**Plastique (1958 à 1961)**:
- voitures voyageurs à portières latérales ex PLM à 3 essieux (les mêmes que les précédentes...)
- fourgon assorti
- allège postale dérivée du fourgon ci-dessus (incorrect)
- voitures de banlieue à bogies, dites «Bruhat»
- wagons marchandises: seuls les modèles 2 essieux ont été repris en version plastique, avec des références supplémentaires: transport de ciment, citerne à lait, trémie SIMOTRA
- modèles en projet non commercialisés: autorail 150 CV, BB 30003.

5

*3*

*Cette photo vous donne un aperçu de la vaste gamme marchandises de SMCF, qui montre notamment la variété en matière de décoration pour les wagons-citernes 2 essieux (12 au total). Remarquez que, sur ces pages, seul le fourgon «M» a été repris tel quel par Hornby; les modèles frigorifiques et citernes sont différents d'une marque à l'autre.*

*4*

*Extrait du catalogue de 1956, le «gros» de la gamme voyageurs de SMCF en zamac: voitures «Train Bleu» et OCEM à rivets. A noter que les 4 voitures OCEM étaient livrables en version PLM.*

*5*

*Ceci est une adaptation très libre des voitures PLM à 3 essieux, nécessitée par les petits rayons de courbure de l'époque. «L'aspect des véhicules est rendu ainsi plus varié et plus attrayant» indiquait le catalogue SMCF d'alors! A noter qu'il s'agit ici d'un des premiers modèles en bronze, reconnaissable à ses mains montoires moulées.*

***Extrêmement rare: une des caisses prototypes (en zamac) de la BB 30003 que SMCF avait prévu de sortir pour 1960. Pourquoi 30003? Peut-être pour éviter une troisième BB 9200 après celles de VB et Märklin? C'est une explication plausible, puisque dès 1958, SMCF avait annoncé son intention de sortir une BB 9200... A noter: la conception interne de la caisse permet de loger exactement la mécanique de la BB 12000. Or, en réalité, ces machines avaient justement des bogies identiques...***

Toutes les séries de voitures voyageurs existent en 1re, 2e, 3e classe et mixte 3e-fourgon (sauf les inox DEV).

## Degré de rareté des modèles

Globalement, les modèles S.M.C.F. sont assez courants, en particulier pour toutes les fabrications en zamac et en plastique.

Ainsi, on peut trouver facilement la plupart des wagons marchandises, de même que les fameuses «OCEM rivetées» en version SNCF (les décorations PLM sont plus rares).

Les modèles les plus recherchés sont les voitures en bronze des débuts et surtout, les voitures banlieue «tôle» qui ont été fabriquées à très peu d'exemplaires.

## Quelques aspects techniques:

Comme nous l'avons dit plus haut, la production se divise en quatre types de fabrication: bronze, tôle, zamac, plastique. En dehors du matériau, il n'y a pas beaucoup de signes distinctifs permettant de reconnaître telle ou telle série (sauf les modèles tôle). Citons:

- Bronze: toutes les mains courantes et rambardes sont moulées et non rapportées.
- Tôle: là, les modèles sont très distincts du reste: ils sont très sobres et font plutôt penser à des productions de type PMP ou BLZ.
- Zamac: ce sont les plus courants; on les reconnaît à leurs détails rapportés (rambardes en laiton). Une particularité sur les voitures OCEM rivetées: celles-ci existent en trois sous-séries chronologiques:
. La première ne possède pas de soufflets; elle est dotée de bogies métalliques et de tampons rectangulaires.
. La deuxième est identique, avec des soufflets en zamac rapportés.
. La troisième possède également des soufflets, mais est munie de tampons ronds et de bogies en plastique, avec reproduction des sabots de freins.
- Plastique: concerne surtout les voitures à portières latérales (qui étaient proposées également en boîtes à monter),les voitures «Bruhat» qui n'ont pas existé dans d'autres matériaux et les wagons marchandises à essieux, ces derniers étant très proches des fabrications HOrnbyacHO (différence: les roues à voile plein chez S.M.C.F. et à rayons chez Hornby).

Les inscriptions: elles sont peu nombreuses et peintes à la main au début (bronze et tôle, premières séries zamac), puis elles passent sous forme de décalcomanies pour les voitures voyageurs, et de papier imprimé et collé pour les wagons marchandises. Sur les derniers modèles plastique, les inscriptions sont reproduites en sérigraphie.

Un mot pour terminer sur le seul engin de traction de la marque: la BB 12001. Ce modèle, sorti en 1957, reçut les éloges de la presse ferroviaire de l'époque: reproduction fidèle, mécanique de qualité et très grande puissance de traction. Cette machine se caractérisait par une conception mécanique particulière: elle était traitée non pas en BB, mais en 1B1,les «bissels» extrêmes portant les côtés factices des bogies. Cette disposition permettait de loger le volumineux moteur dans la cabine et d'attaquer le train de roues centrales par l'intermédiaire d'une transmission à engrenages droits, gage de souplesse et de silence.

Une autre particularité de cet engin réside dans le dispositif d'inversion des feux suivant le sens de marche. Les diodes de taille réduite n'existant pas couramment à cette époque, le problème est résolu par un inverseur mécanique entraîné par le moteur...

## Conclusion à l'intention du collectionneur débutant

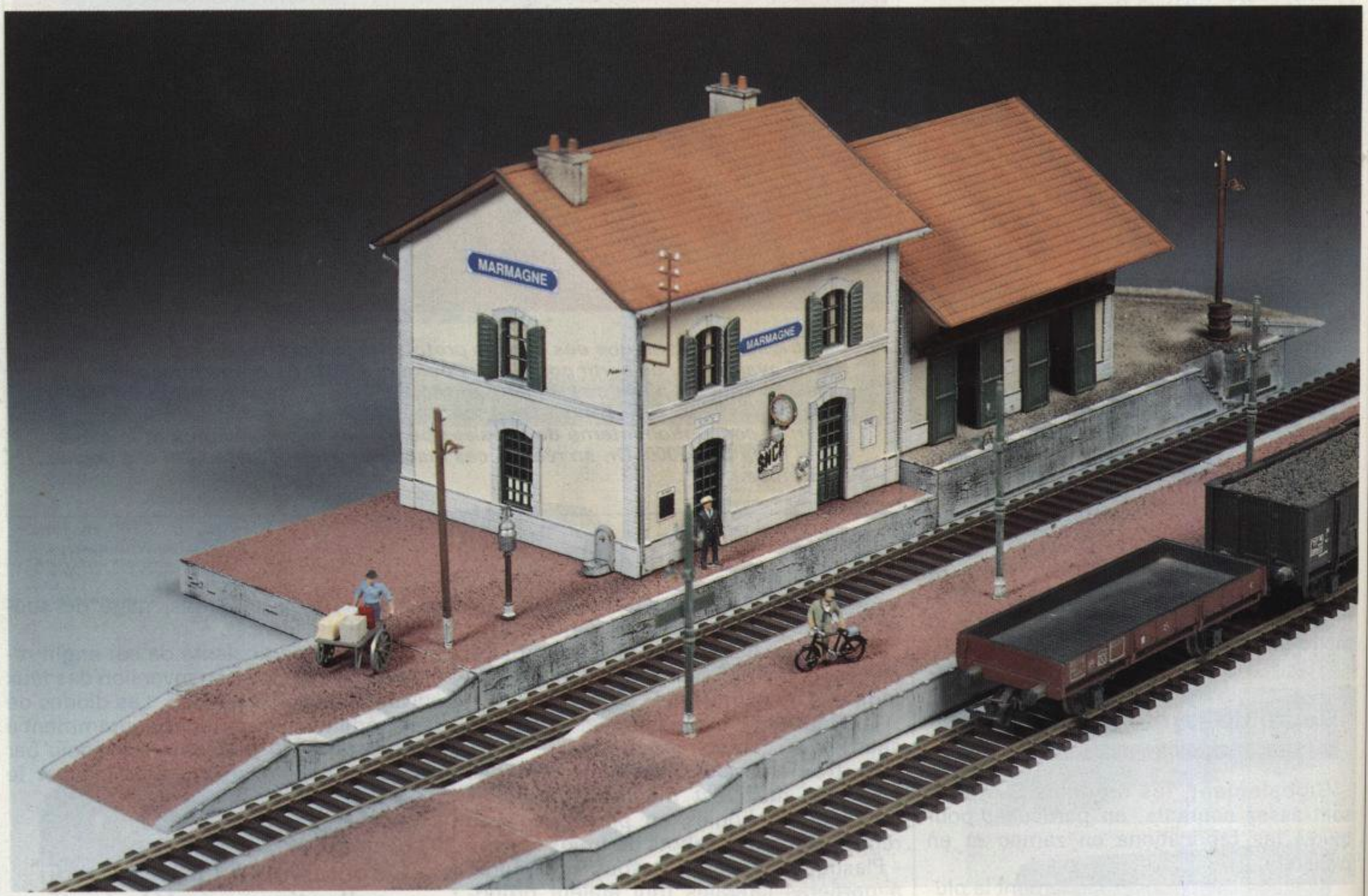
S.M.C.F. est une marque tout indiquée pour commencer une collection de qualité. Les modèles les plus courants se trouvent très facilement, en général en bon état, à des prix raisonnables: entre 150 et 300 francs pour les wagons marchandises et de 200 à 400 francs pour les modèles voyageurs.

De plus, par sa fidélité de reproduction, c'est un matériel qui ne «jure» pas avec des fabrications plus récentes.

A titre indicatif, voici quelques exemples de compositions pour la vitrine:
- train de marchandises avec tous types de wagons et la BB 12000,
- idem, mais avec une «vapeur»: 050 TQ TAB, 141R TAB première version, 150 X Märklin,
- express des années 50 : OCEM rivetées et 141 R TAB, ou 2D2 Jep ou TAB,
- «express breton» de la fin des années 60: OCEM rivetées et A1A-A1A 68000 Fleischmann.

**Texte: D.Fournier-Le Ray**
**Photos: F. Marx**

# MIDI D'EST EN OUEST




1

**À l'Est, Pola, première firme allemande spécialiste du décor à avoir adopté et développé le concept du modélisme d'atmosphère... À l'Ouest, le talent d'Alain Pras et de son équipe que l'on ne présente plus... Dans le Midi, une charmante petite gare, comprenant bâtiment-voyageurs et halle accolés, offrant toutes les caractéristiques pour réussir une transposition modéliste...**

## La rencontre de deux « géants »

Les gares sont à la mode : Faller a sorti sa « PLM » récemment, Jouef réédite celle dite « de Castelnaudary » et puis la concurrence avec les maquettes en pierre synthétique existe... Il devenait donc urgent de réagir pour MKD, qui n'avait à offrir, en HO, que la petite halte de Faÿ-aux-Loges.

Les maquettes MKD sont connues et appréciées. Alain Pras et son équipe n'ont pas leurs pareils pour évoquer l'ambiance d'un petit village de la France profonde. Toutefois, leurs produits présentent parfois quelques défauts : une qualité de matière plastique inégale et — surtout ! — une réduction de l'échelle exagérée, option qui, si elle n'est guère gênante pour des bâtiments destinés au fond du décor, pourrait s'avérer, par contre, catastrophique pour un bâtiment ferroviaire côtoyant les trains... S'agissant d'une gare, on pouvait redouter le pire ! D'ailleurs, à l'exception des « maîtres » de la pierre synthétique qui destinent leurs produits aux modélistes experts et pointilleux, tous les fabricants industriels ayant récemment réalisé la maquette d'une « grande » gare SNCF, en ont systématiquement réduit les proportions (voir les « malheurs » de Jacques Le Plat, en rubrique « Le modélisme d'atmosphère ! »).

Chez Pola, on ne plaisante pas avec le réalisme... Évoluant dans un environnement ultra-concurrentiel (les quatre principaux constructeurs de décor sont allemands !), René F. Wilfer, directeur général de la firme Pola, a adopté une politique ambitieuse, entièrement tournée vers un modélisme de pointe, en désirant forger une image de marque « haut de gamme » aux produits fabriqués dans son usine de Rothausen en Bavière. Ainsi, Pola a été la première firme d'outre-Rhin à adopter, pour ses maquettes, une échelle de réduction très proche de l'échelle exacte. Cette option « risquée » a obtenu un im-

## EN BREF

*Maquette : en plastique injecté présentée en kit ;*
*– Catégorie : BV + halle pour station de faible importance ;*
*– Type : Midi ;*
*– Échelle : HO ;*
*– Époque : toutes ;*
*– Encombrement : 450 × 125 × 135 mm.*

*1*

*La gare de Marmagne, montée par Michel Haupteman : une ambiance « Midi » que n'aurait pas renié Vincenot dans ses « Voyages du professeur Lorgnon » ! En « époque 3 », imaginez la desserte par autorails « FNC », « 150 ch » ou « VH »... En « époque 4 », l'X 2200 Lima conviendra parfaitement... Et pour la future « époque 5 », le pessimiste de service ajoutera que l'autocar FR1, en préparation chez Praliné, trouvera tout-à-fait sa place, après suppression de la voie ferrée !*

*2*

*On ouvre la boîte ? Notez qu'il s'agit ici d'un coffret de pré-série qui nous est parvenu d'Allemagne. En France, le coffret porte le nom de « Gare de Marmagne » et le double label « Pola » et « MKD ».*

*3*

*Disposée conformément à la maquette Pola/MKD, voici la gare de Prat-et-Bonrepaux.*

2 m.viers

mense succès auprès du public allemand. D'autre part, René F. Wilfer est un amoureux du modélisme d'atmosphère (il emploie le terme en langue française !), un concept qui l'a incité à « oser » commercialiser des maquettes patinées, équipées d'accessoires de superdétaillage originaux. Et puis, chacun sait que Pola, comme ses trois concurrents allemands, injecte ses maquettes dans des matières plastiques de haute qualité et que la conception des kits est étudiée en fonction d'une facilité optimale, propre à rendre l'assemblage des pièces accessibles au grand public.

### Objectif : qualité !

Elle s'appelle « Marmagne », un nom qui fleure bon le Midi... Elle coûte environ 200 FF, plutôt moins que plus d'ailleurs,

3

4 j.h. lavie

5 j.h. lavie

prix raisonnable pour une maquette « made in Germany » de cette qualité. Qualité ? Le mot est lancé : ouvrez le couvercle du coffret et savourez la différence ! Tout y est, bien rangé, bien classé, accompagné d'une notice très « pro » : jolis croquis, ordres de montage explicites... Même le vitrage et les caches en carton noir (permettant d'occulter l'éventuelle transparence du plastique en cas d'éclairage nocturne de la maquette) sont présents dans la boîte (toutes nos productions hexagonales ne peuvent en dire autant... hum, hum !).

D'emblée, observons le socle : 450 mm de longueur sur 125 mm de largeur... Voilà qui exige une certaine place sur le réseau modèle, mais le respect de l'échelle 1/87 est à ce prix ! En 1990, accepteriez-vous d'acquérir une locomotive ou un wagon raccourcis ? Non ? Eh bien une gare est logée à la même enseigne, et l'on comprend mieux le choix de ce type de bâtiment modeste de la Compagnie du Midi...

Prenons les pièces en mains. Attention : prenez garde à ne pas briser les supports de glissières supérieurs des portes de la halle. En effet, ces pièces ont, par leur forme et suite aux manipulations successives de la boîte, tendance à s'imbriquer dans un autre grappe. Et la séparation des grappes peut, si l'on procède sans minutie, entraîner la cassure d'un ou plusieurs supports.

Ceci dit, faisons l'inventaire : 4 murs de BV, 4 murs de la halle, 2 grappes de gouttières, 4 grappes de pierres d'angles, 4 éléments de toiture, les grappes de portes et fenêtres et une grappe « made in France » d'origine MKD, comprenant bidon, pendules, cloche d'annonce, lampadaires, bancs, etc. Des planches ont été prévues pour la décoration, offrant une qualité d'impression quadrichromique tout-à-fait remarquable : rideaux, publicités style « années 50 », affiches

## SUR LE VIF!

### LES DEBUTS PROMETTEURS DE MICHEL HAUPTEMAN

*Il possède, dans la rue la plus touristique d'Auray, un magasin de souvenirs qui marche... Mais il a aussi une passion: le modélisme: chemin de fer, et automobile aux échelles HO et N exclusivement. Du coup, Michel Haupteman n'hésite pas à réduire la superficie de son commerce actuel pour ouvrir, sous le nom de «Miniat'Hobby», une salle exclusivement consacrée aux modèles réduits.*

***J.H.L. - «Michel Haupteman, vous avez assemblé le kit de la gare de «Marmagne» que nous présentons dans ces pages de Loco-Revue».***
***M.H. - «Distribuant les maquettes MKD, je connais bien ces produits, d'autant plus que j'ai pris l'initiative de les proposer à ma clientèle en version «kit» d'origine, ou en version «toute montée, peinte et super-détaillée». Cela correspond à un désir réel d'une certaine catégorie de la clientèle, puisque le nombre de commandes est tel que je ne parviens pas à constituer un stock: aussitôt montées, aussitôt vendues!»***
***J.H.L. - «Vous commercialisez les produits MKD; néanmoins, vous n'hésitez pas à parler de leurs défauts?»***
***M.H. - «Les notices, par exemple... Celle de la gendarmerie n'était pas terrible!»***
***J.H.L. - «Et la gare de Marmagne?»***
***M.H. - «Là, je trouve que c'est une réussite totale! Ma maquette a été montée avec de la colle Polafix, très efficace. Il faut l'utiliser par faible quantité... J'arrive à assembler une quarantaine de maquettes avec un seul pot. J'ai apprécié, dans cette gare de Marmagne, le fait que les grappes comprennent plus de portes et de fenêtres qu'il est nécessaire. Voilà qui permet, en bricolant deux fenêtres, d'obtenir une fenêtre ouverte réaliste!»***
***J.H.L. - «Conseillez-vous une recette particulière pour la décoration?»***
***M.H. - «J'utilise, effectivement, une technique particulière pour la peinture, mais je ne puis la conseiller car elle n'est pas accessible aux amateurs. En effet, parallèlement à mon négoce de souvenirs et à ma boutique de modélisme, je pratique aussi une activité artisanale concernant la carterie et la sérigraphie. Du coup, mes maquettes sont décorées avec de l'encre de sérigraphie très diluée qui offre un joli aspect mat... Seulement, ces encres sont vendues dans de gros bidons destinés aux entreprises et qu'elles ne sont pas actuellement accessibles aux modélistes. Par contre, j'emploie la peinture Humbrol pour la patine et les salissures.»***
***J.H.L. - «Quelle est la maquette MKD que vous vendez le mieux?»***
***M.H. - «Sans hésitation, le Café de la Palette, notamment en version montée. Je prends bien soin de peindre la toiture aux couleurs de l'ardoise. Il est vrai que l'architecture de ce café évoque la Bretagne et sa façade est joliment gravée. L'été, j'en vends beaucoup aux touristes (Irlandais notamment!), à qui cette maquette rappelle certaines vieilles maisons qu'ils viennent d'admirer dans le quartier du port alréen de St Goustan. En ce qui concerne ma clientèle «régulière» résidant dans la région, je dois ajouter aussi qu'un certain nombre d'«habitués» achètent des maquettes de bâtiments pour décorer des dioramas sans train, consacrés uniquement à l'automobile.»***

4

*Côté « voies », en gare de Larrazet, la halle à une porte a été sérieusement modifiée.*

5

*En réalité, on trouve rarement un bâtiment ferroviaire correspondant exactement au « plan-type ». Dès la construction, des variantes ont pu être établies, encore accentuées par des travaux de modifications ou de modernisations successives. Ici, côté cour, la gare de Larrazet, sur la ligne Castelsarrasin/Beaumont-de-Lomagne.*

6

*Utilisé seul, le BV offre de nombreuses possibilités de remaniements.*

7

*Une halle « passe-partout » pour toutes régions... Notez qu'elle est moins gourmande en superficie que la fameuse halle type État Jouef, une autre très belle création d'Alain Pras.*

6

SNCF, pancartes « chef de gare », « salle d'attente », « bagages », « buvette » (mais où peut-on bien mettre cette dernière dans ce type de BV ?). En langue française, un seul nom de gare est utilisable : « Marmagne ».

## Du haut de l'échafaudage...

Selon les goûts et habitudes de chacun, il est possible de peindre l'ensemble des pièces directement sur leurs grappes ou après l'assemblage du kit. Vous noterez, au passage, que la plupart ont été subtilement prépatinées par l'usine Pola, donnant, notamment, un joli relief aux pierres d'angle. Ayant eu le loisir d'inspecter plusieurs boîtes, j'ai noté que l'« intensité » de cette patine est assez variable... Toutefois, rassurez-vous, elle n'est jamais outrancière.

Rien à dire concernant l'assemblage des pièces, sauf à souligner l'injection précise, les ajustages impeccables... La lime et le cutter pourraient presque rester dans le tiroir ! Les murs par exemple, grâce à leurs extrémités biseautées avec précision à 45° sont faciles à coller d'équerre.

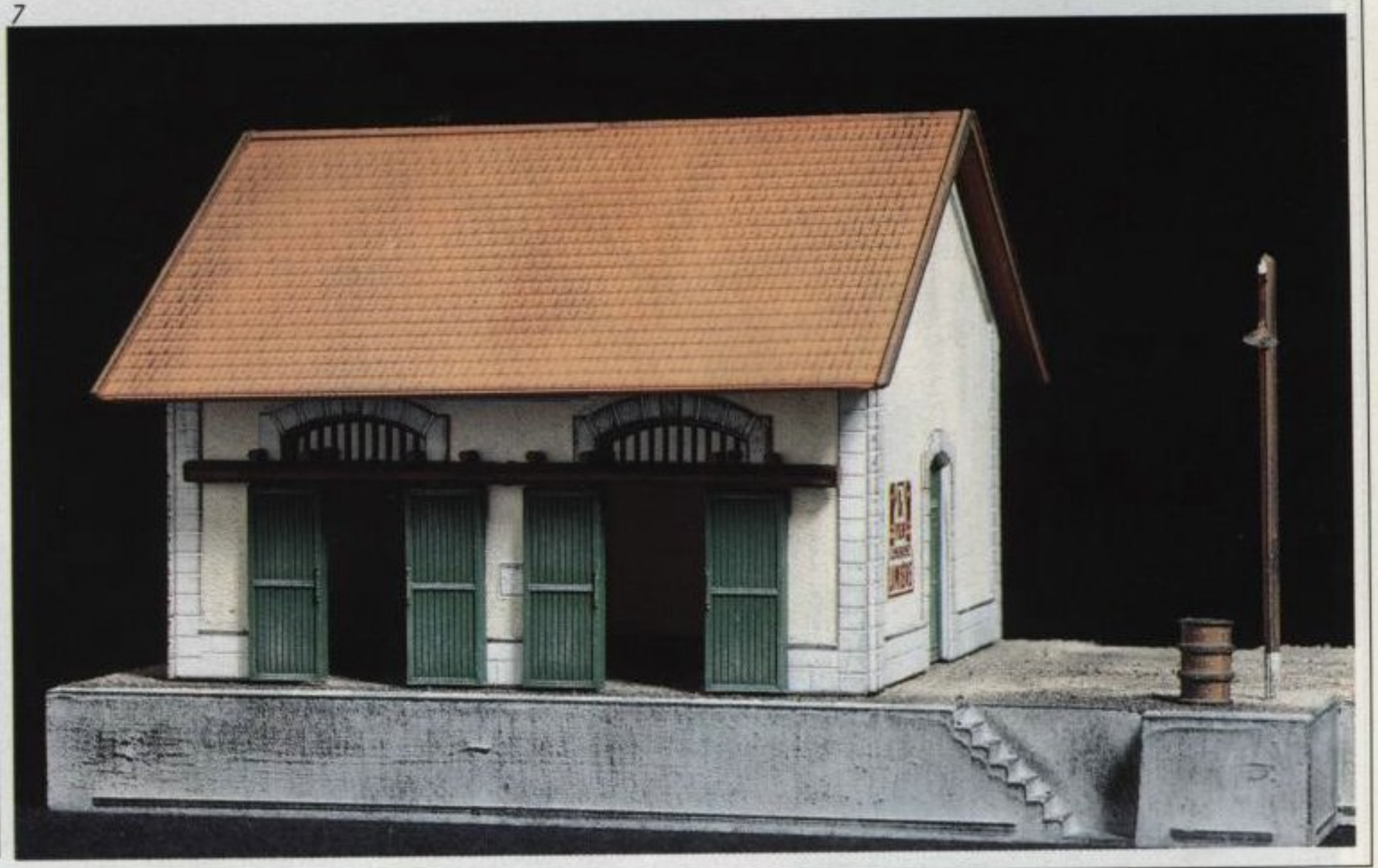
Par contre, nous serons plus nuancés sur l'option adoptée pour les toitures. Pour le BV comme pour la halle, celles-ci sont composées de deux éléments, intégrant la faîtière en quinconce : même avec un positionnement correct, il y aura deux petites fentes à mastiquer.

Nous n'insisterons pas sur les méthodes de patine et décoration : peinture acrylique, Humbrol, pastels, terres à décor... à chacun son truc !

## Le cœur de Midi net

Aucun doute possible, la maquette Pola/MKD est une construction fort caractéristique de l'ancienne Compagnie du Midi, partagée par la SNCF entre les régions Sud-Ouest et Méditerranée, à leur tour incorporées aujourd'hui aux réseaux Atlantique et Sud-Est. C'est un faible « bâtiment des voyageurs à halle aux marchandises attenante pour stations de faible importance » (sic !). Les documents d'époque précisent que « le soubassement est en moellons épincés et couronné par un cordon de pierre. Les chambranles et les chaînages d'angle sont exécutés en moellons piqués laissés apparents. Les murs sont en moellons recouverts d'un crépi tyrolien. La couverture est en tuile. Les tuyaux de descente d'eau, au nombre de deux, sont en zinc n° 14, de 0,11 mètre de diamètre et terminés par des embouts en fonte. Ce bâtiment n'a pas de marquise ». Le « plan-type » du Midi donne une longueur des façades de 9 mètres, une largeur des pignons de 7,50 mètres et une hauteur des façades de 7,40 mètres, mais chaque Compagnie possédait plusieurs plans-types, qui d'ailleurs évoluaient (les fameux « rectificatifs ») au fil des ans. Il s'avère donc délicat d'établir un tableau des dimensions comparées avec la maquette Pola/MKD. On peut dire néanmoins que la longueur des façades est parfaitement exacte, les autres cotes montrant des différences de l'ordre de quelques dizaines de centimètres transposés en réalité. Et, détail capital, les proportions de cette petite gare de Marmagne au 1/87 sont respectées.

7



## Avis de recherche

Puisqu'elle est issue d'un plan-type, il n'est guère difficile de rencontrer des « vraies gares de Marmagne », partout sur l'ancien territoire du Midi : de Montpellier à La Réole et de Perpignan à Bayonne, on en voit partout ! Dans le Gers, par exemple, ou sur certaines antennes pyrénéennes, appareil-photo en bandoulière, à tous les coups on gagne !

Bien sûr, il existe des variantes d'implantation : la version BV + halle à deux portes, choisie par Alain Pras, paraît, à priori, la plus courante, mais on rencontre aussi les versions BV + halle plus petite à une porte (très fréquent) ou BV + halle à trois portes. Pour ces trois versions, le BV est parfois muni d'une petite aile à une porte, placée du côté opposé à la halle, (voilà une idée de « kit-bashing » !). Dans la plupart des cas, les pignons du BV sont équipés, au niveau du grenier, de deux petites ouvertures étroites, mais des exceptions existent, qui rendent la maquette HO plausible. De même, les huisseries peuvent présenter de nombreuses variantes.

La notice Pola/MKD donne aussi la possibilité de disposer séparément le BV et la halle. Nous avons effectivement trouvé, sur l'ancien territoire du Midi, des BV seuls offrant une silhouette approchante de celle de la maquette. Quant à la halle, utilisée seule, sa silhouette est tellement « passe-partout » qu'on pourrait presque l'implanter dans une gare de l'Alsace-Lorraine !

*8*

*Ouvrez le volume 3 de l'ouvrage « Trains oubliés » (de J. Banaudo, Éd. du Cabri) à la page 115. Sur la maquette HO, les wagons sont là comme dans la gare de Sarrancolin... Imaginez la fine caténaire Midi, une « électrique » 8500 Lima ou une bonne vieille BB 4100 Roco...*

## Du Midi et d'ailleurs...

Vous préférez la région Sud-Ouest ? Alors là, vous êtes vernis ! Si votre réseau modèle se situe plutôt au Nord de la région, le catalogue MKD vous proposait déjà la gare de Faÿ-aux-Loges et si vous vous situez plutôt au Sud, Marmagne est faite pour vous. Sur un réseau modulaire, vous pouvez placer les deux maquettes ! Si vous êtes attiré par le Sud-Est à l'époque 4 (actuelle), n'oubliez pas que certaines lignes ex-Midi sont rattachées aujourd'hui au Réseau Sud-Est. Mais si vous préférez implanter, sur votre réseau modèle, une gare authentiquement PLM, retenez que la gare de Marmagne peut servir de base à un petit bâtiment sympa de cette Compagnie. Il faudra utiliser le cutter et la colle, mais je peux vous confier qu'une fiche « Signaux et Installations Fixes » paraîtra prochainement à ce sujet !

Tout ceci est bien joli, me direz-vous, mais les lignes de l'ex-Midi ne m'intéressent pas ! Bien, alors voyons les transpositions possibles de la maquette Pola/MKD. Tout d'abord, si les chemins de fer secondaires à voie normale vous passionnent, sachez que les bâtiments identiques à votre gare de Marmagne équipaient les « Voies Ferrées des Landes ». Et les autres Régions ou Réseaux ? Au Nord comme à l'Est, de nombreux détails architecturaux diffèrent de la maquette, je crois savoir que l'ami Le Plat devrait nous parler, prochainement, d'une autre gare Pola (prévue à l'origine pour l'Allemagne) que l'on peut remanier aisément pour obtenir un BV type « Région 1 » ou « Région 2 » de bel aspect... À l'Ouest, mêmes divergences architecturales. D'ailleurs l'Ouest, en modélisme, c'est le fief de la pierre synthétique, avec des maquettes « Région 3 » tout-à-fait dignes d'intérêt.

Enfin, répétons que la partie « halle » est utilisable partout, y compris sous forme d'emplacements concédés (coopératives agricoles, etc.).

Après la voie normale, passons à la voie métrique... Eh oui, cette gare de Marmagne permet d'envisager, pour le HOm, de multiples remaniements passionnants ! Il serait trop long de faire l'inventaire de tous les « Départementaux » d'antan, mais notez par exemple, que les Chemins de fer du Morbihan possédaient de nombreux bâtiments similaires (modifier la maquette avec une toiture en ardoise et raccourcir la halle à une porte). À quelques dizaines de kilomètres de là, les Tramways d'Ille-et-Vilaine firent aussi appel à des bâtiments proches d'aspect (toiture ardoise, mais halle totalement différente, proche de celle de la maquette de Faÿ-aux-Loges).

Maintenant, amis modélistes, la balle est dans votre camp pour trouver d'autres utilisations à cette gare de Marmagne : bureau d'un District de l'Équipement, bureau de feuille d'un dépôt, foyer des roulants... à vous de trouver une utilisation judicieuse et réaliste. Nous nous ferons un plaisir de faire paraître votre œuvre dans la « Vitrine permanente » !

**Texte : J.-H. Lavie**
**Photos : F. Marx**

8

# Dressé pour graisser

**Un wagon graisseur de caténaires sur base Lima HO.**

**Destiné à remplacer les matériels anciens (couverts K ou G 40) utilisés jusque là par la SNCF, ce wagon graisseur constitue le prototype d'une petite série de trois unités. Sa construction en HO ne nécessite ni gros budget ni connaissances particulières. Juste un peu de temps et de patience pour un résultat très original.**

1

*1. — Ce que vous pourrez obtenir avec un peu de temps et de patience : un modèle très original qui fera des envieux. Merci pour leur aide précieuse à B. Bayle, J.-P. Chevoppe et J.-C. Mourgeon.*

## Une base Lima

Construit en réalité à partir d'une voiture type DEV 50 de 1953 (50 87 28 30 111-14), ce wagon est reproduit au 1/87 à partir d'une voiture Lima réf. 309104K ou 309123K. La plupart des éléments utilisés pour cette transformation sont à découper dans de la carte plastique suivant la figure 1. Un conseil : pour un travail plus facile, vous pourrez réaliser ou faire réaliser par un service « photocopie minute » un tirage de cette figure sur film adhésif transparent (*) que vous appliquerez ensuite sur la carte plastique. Le tableau en marge indique l'épaisseur de chacune des pièces utilisées ; il indique également les dimensions des divers profilés servant au détaillage du modèle. Rappelons que la carte plastique (polystyrène) se colle très simplement à l'aide d'une colle liquide (colle pour maquettes plastique) et que le travail de la carte plastique a fait l'objet d'une série d'articles parus dans les numéros 414, 416, 417, 425, 427, 472 et 474 de Loco Revue.

Les pantographes type AM 18, les deux isolateurs supplémentaires et les deux vérins de pantographes proviennent de chez Carmina. Les bandeaux rouge Capitole et l'ensemble du marquage ont été réalisés à notre demande par les Éts Carpéna. La planche définitive — qui devrait être disponible lorsque vous lirez ces lignes — comprendra en plus divers autres marquages spéciaux de la SNCF. Elle sera vendue 120 F environ.

*(*) : tel que le film Letravision de Letraset par exemple, disponible dans les magasins d'articles de dessin.*

*2. — À la base de votre modèle, cette voiture Lima qu'il va falloir démonter entièrement et dont la caisse et la toiture devront être débarrassées de leur peinture d'origine par simple trempage dans un bain de diluant 956 (Mougel).*

## Au travail : la caisse d'abord...

Après démontage complet de la voiture Lima et décapage de la caisse et de la toiture à l'aide de diluant 956 (Clarel, Mougel...), vous pourrez effectuer les premiers travaux.

Sur les flancs de caisse, vous percerez :

— Les quatre ouvertures des compartiments fourgon (13 × 18 mm) qui rece-

2

| Eléments | Matériaux | Observations |
|---|---|---|
| | **Polystyrène** | |
| Pièces C1 | épaisseur 1,0 mm | |
| Pièces A, B1, B2, B3, C2, D1, D2, D3, D4, E1, E2, E3, F | épaisseur 0,5 mm | Carte plastique disponible chez divers détaillants dont Clarel, Zébulon VPC, Eole, Adam... |
| Pièces G, H, I | épaisseur 0,25 mm | |
| Garnissage portes compartiments fourgon | Profilé rond diam. 0,5 mm<br>Profilé plat 0,5 x 0,25 mm | |
| Détaillage de sectionneur de mise au rail | | |
| Marches d'accès portes fourgons | Profilé carré 0,5 mm | |
| Renforts de bas de passerelles | | Profilés Slater's ou Evergreen, disponibles entre autres chez Zébulon VPC |
| gouttières | Profilé plat 0,75 x 0,25 mm | |
| Détaillage supérieur palette pantos | | |
| déflecteurs | Profilé plat 1,0 x 0,25 mm | |
| détaillage inférieur palette pantos | Profilé plat 1,0 x 0,75 mm | |
| | **PVC transparent** | |
| Vitrage portes d'intercirculation | épaisseur 1,0 mm | Détaillants ou Zébulon VPC |
| Vitrage vigie | épaisseur 4/10 mm | Détaillants ou Zébulon VPC |
| | **Métal** | |
| Mains courantes d'intercirculation | | |
| Essuie-glace vigie | Corde à piano diam. 0,3 mm | Détaillants ou Zébulon VPC |
| Equipement vérins de pantographes | | |

vront, sur leur partie inférieure, une bordure de 16 mm de longueur (voir tableau).

— Les quatre orifices de remplissage de graisse (2,5 × 2 mm) dont la partie arrière sera ensuite occultée à l'aide d'une chute de carte plastique.

— Les deux orifices borgnes de remplissage de fuel (diam. 1 mm, prof. 0,5 mm).

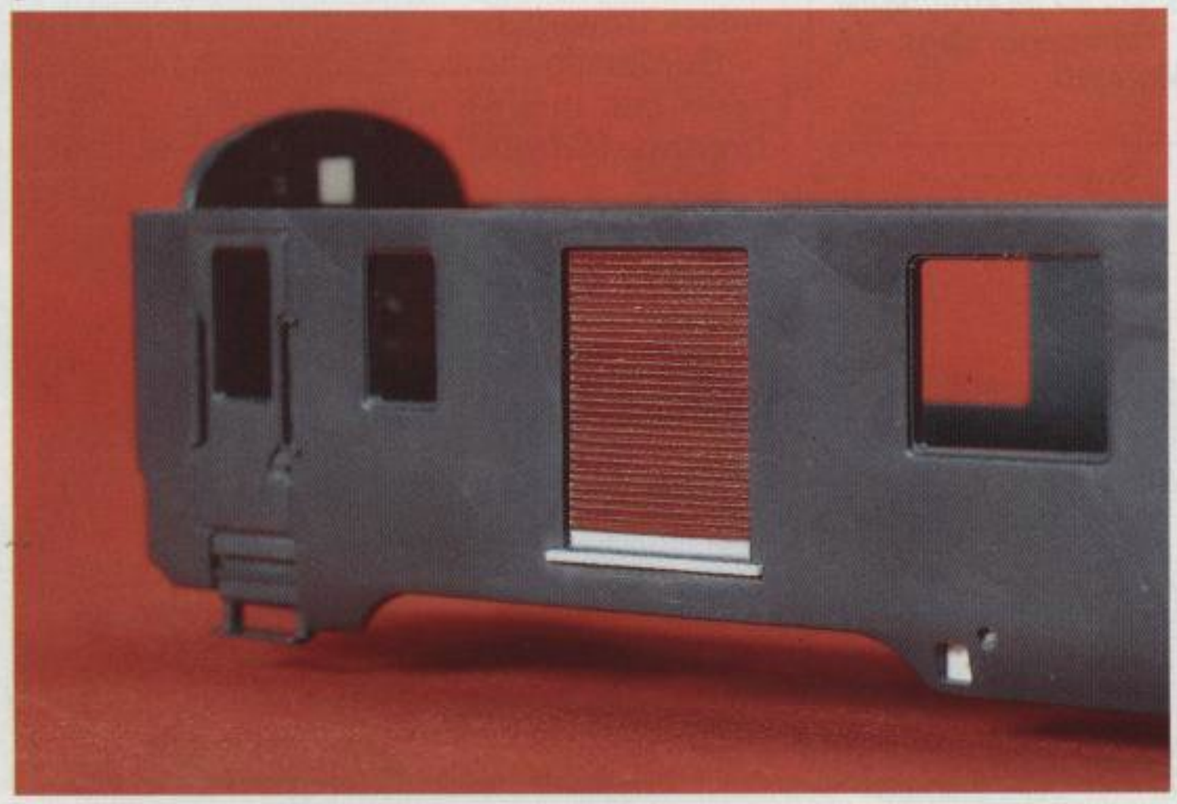
Les portes des compartiments fourgon peuvent être réalisées de deux manières : soit à l'aide de carte plastique rainurée au pas de 0,6 mm (Evergreen réf. 137 2025 Zébulon VPC), soit à l'aide de 29 sections de profilé rond et une de profilé plat (voir tableau) collées côte à côte sur la pièce A (fig. 1). Après séchage, cette pièce sera débitée en quatre parties égales reproduisant parfaitement les portes des compartiments fourgon de l'engin réel. Ces portes ne seront collées qu'après mise en peinture du modèle.

Sur chaque dossier (faces extrêmes), vous boucherez les trous carrés de fixation des soufflets à l'aide de chutes de carte plastique et de mastic. Vous araserez les supports de lanternes, matérialiserez l'entourage de la porte d'intercirculation (9,5 × 19 mm) à l'aide d'une pointe à tracer, puis percerez (diam. 0,3 mm) l'emplacement des mains courantes. Vous pourrez alors coller en place les pièces B1 après les avoir doublées — sauf dans leur partie inférieure comme indiqué en figure 1 — à l'aide de carte plastique de 0,25 mm d'épaisseur. Vous terminerez l'équipement des dossiers par la pose des mains courantes, des coffres B3 et des passerelles, dotées de leur renfort de base (voir tableau) puis légèrement cintrées.

Avant de passer aux travaux de toiture, vous n'oublierez pas de traiter les vitrages. Ainsi, vous supprimerez par sciage les vitres situées à l'emplacement des

*3 et 4. — Sur les flancs de la caisse, le plus gros travail consiste à percer les ouvertures des portes des compartiments fourgon. Il faut aussi percer les trappes de remplissage de graisse et de fuel.*

3



4 j.c. mourgeon

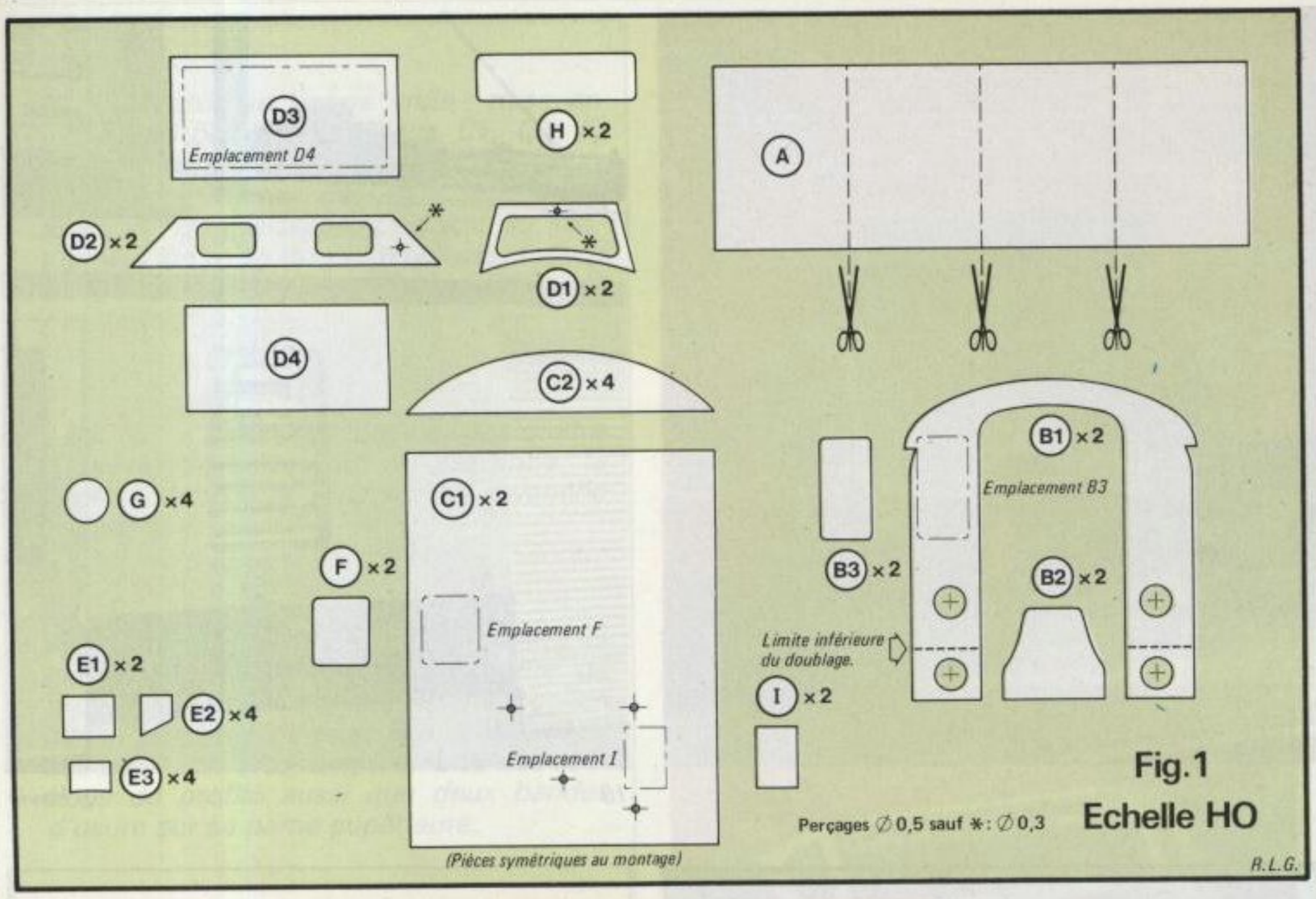
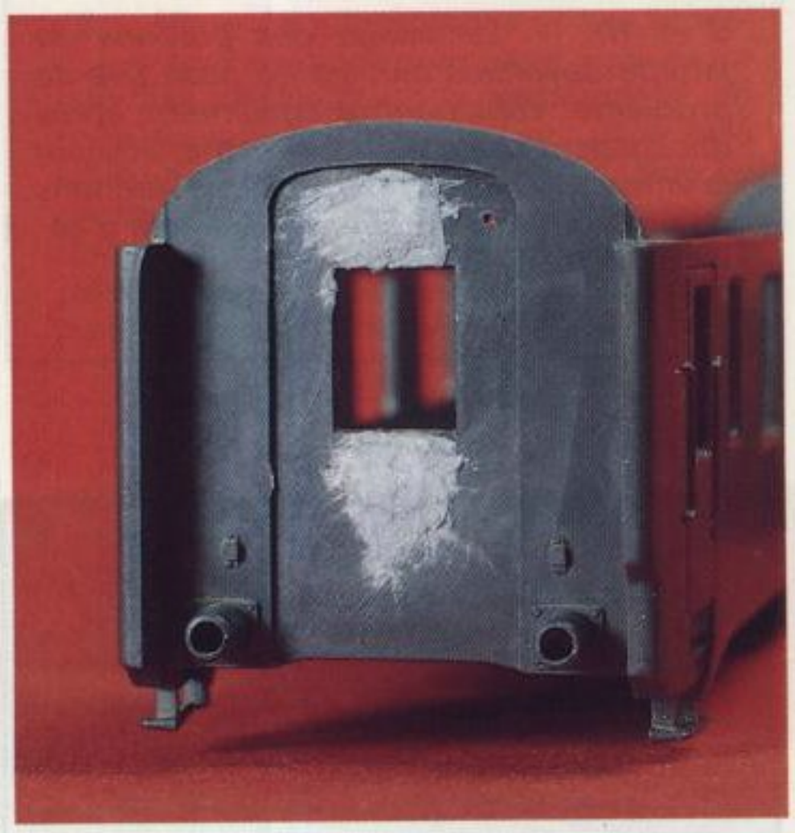



Fig. 1
Echelle HO

5



6

7

8

b. bayle

portes des compartiments fourgon. Vous décaperez (diluant 956) la peinture occultant les fenêtres des toilettes. Celle de droite (lorsqu'on regarde le modèle côté compartiments) pourra être équipée d'un système d'aération réalisé à l'aide de bandelettes de polystyrène (voir photo 10) tandis que toutes les grandes baies du modèle recevront des rideaux orange, tirés d'une feuille de papier de nuance convenable.

## ... et ensuite la toiture

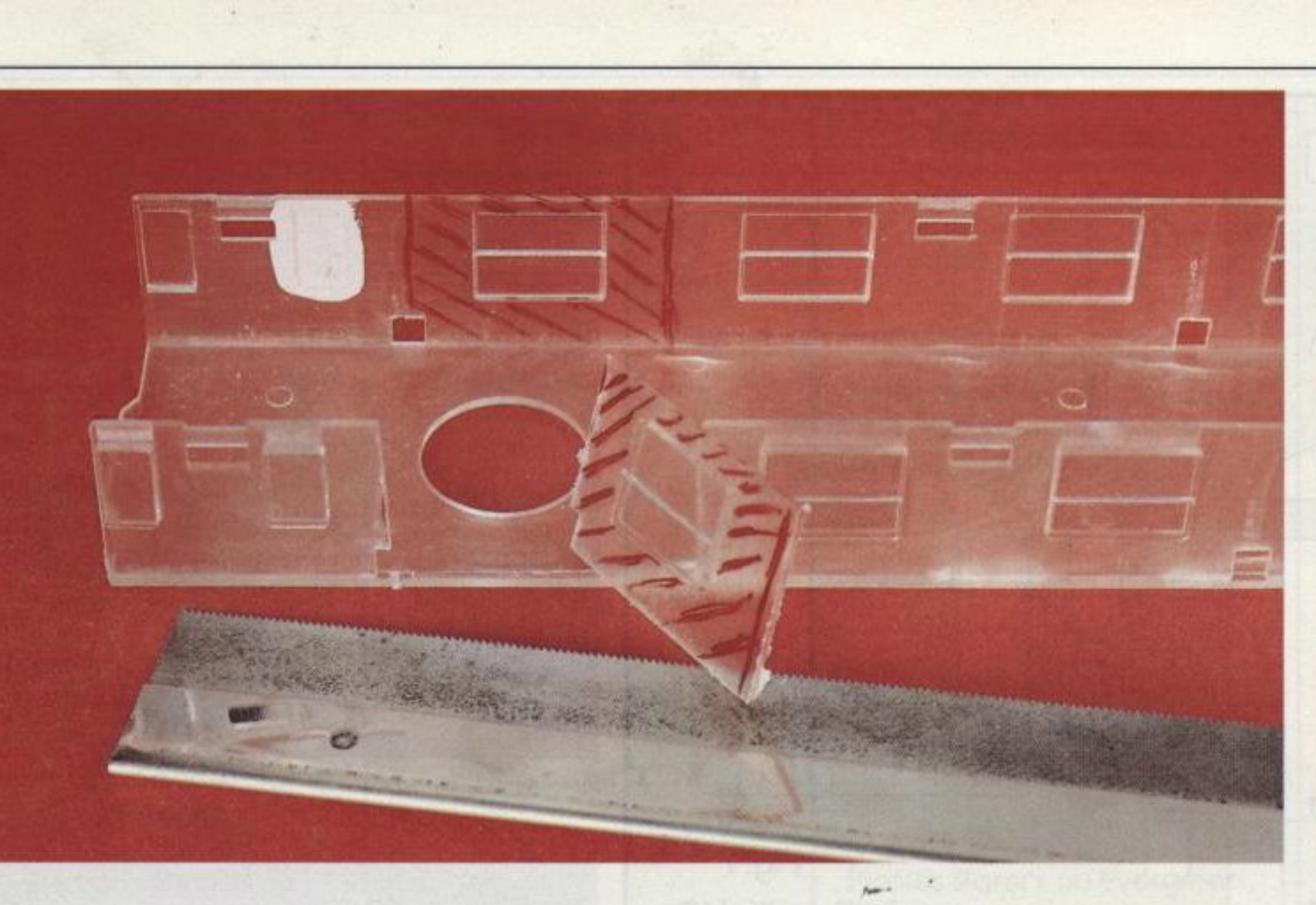
Cette partie du modèle sera plus longue à traiter. Vous commencerez par boucher les trous des aérateurs et poncer panneaux et gouttières présents à chaque extrémité.

Les deux évidements nécessaires au logement des pantographes seront exécutés selon les indications de la figure 2 : création tout d'abord de l'évidement lui-même par sciage, puis réalisation par limage de ses deux extrémités inclinées. Vous pourrez alors coller en place les pièces C1 et C2, dont les joints d'assemblage seront ensuite mastiqués puis finement poncés. Comme indiqué, vous collerez sur C1 les couvercles de trappes d'accès à la toiture (F) et les déflecteurs qui doivent être inclinés vers l'intérieur. Les socles de sectionneurs de mise au rail (I) seront mis en place plus tard. Dès à présent par contre, vous installerez l'ensemble des gouttières ainsi que les deux boîtiers de visualisation des fonctions de graissage, réalisés à l'aide des pièces de la série E.

L'évidement de la vigie devra être parfaitement centré ; il mesurera 14 mm de largeur sur 30 mm de longueur. L'assemblage des éléments de la vigie ne pose pas de problème : pose des faces latérales D2 et, en appui sur la tranche de celles-ci, collage des faces frontales D1. Après séchage complet de ces pièces, l'évidement sera peaufiné à la lime, de manière à ce que son pourtour se situe dans le prolongement interne des parois de la vigie. La toiture D3 recevra son « plafond » D4 bien centré, qui vous permettra de maintenir en place sans colle — donc sans risque de tache — la bordure supérieure des vitrages. Seule leur bordure inférieure sera collée contre la partie basse de chacune des faces internes de la vigie.

*5. — Les portes des compartiments fourgon seront réalisées par collage d'une succession de morceaux de profilé rond de 0,5 mm de diamètre. Cette méthode permet d'obtenir des pièces très réalistes.*

*6, 7 et 8. — Sur les bouts de caisse, vous commencerez par boucher les orifices de fixation des soufflets désormais inutiles. Ensuite, la mise en place des quelques pièces nécessaires, découpées dans de la carte plastique, vous permettra d'arriver à un résultat tout à fait convenable.*



10 b.bayle

*9 et 10. — Le sciage des portions de vitrage devenues inutiles ne pose pas de problème. Vous pourrez également, après décapage de sa peinture blanche, équiper la vitre des toilettes, visible ici, de sections de profilé afin d'évoquer le dispositif d'aération du groupe électrogène.*

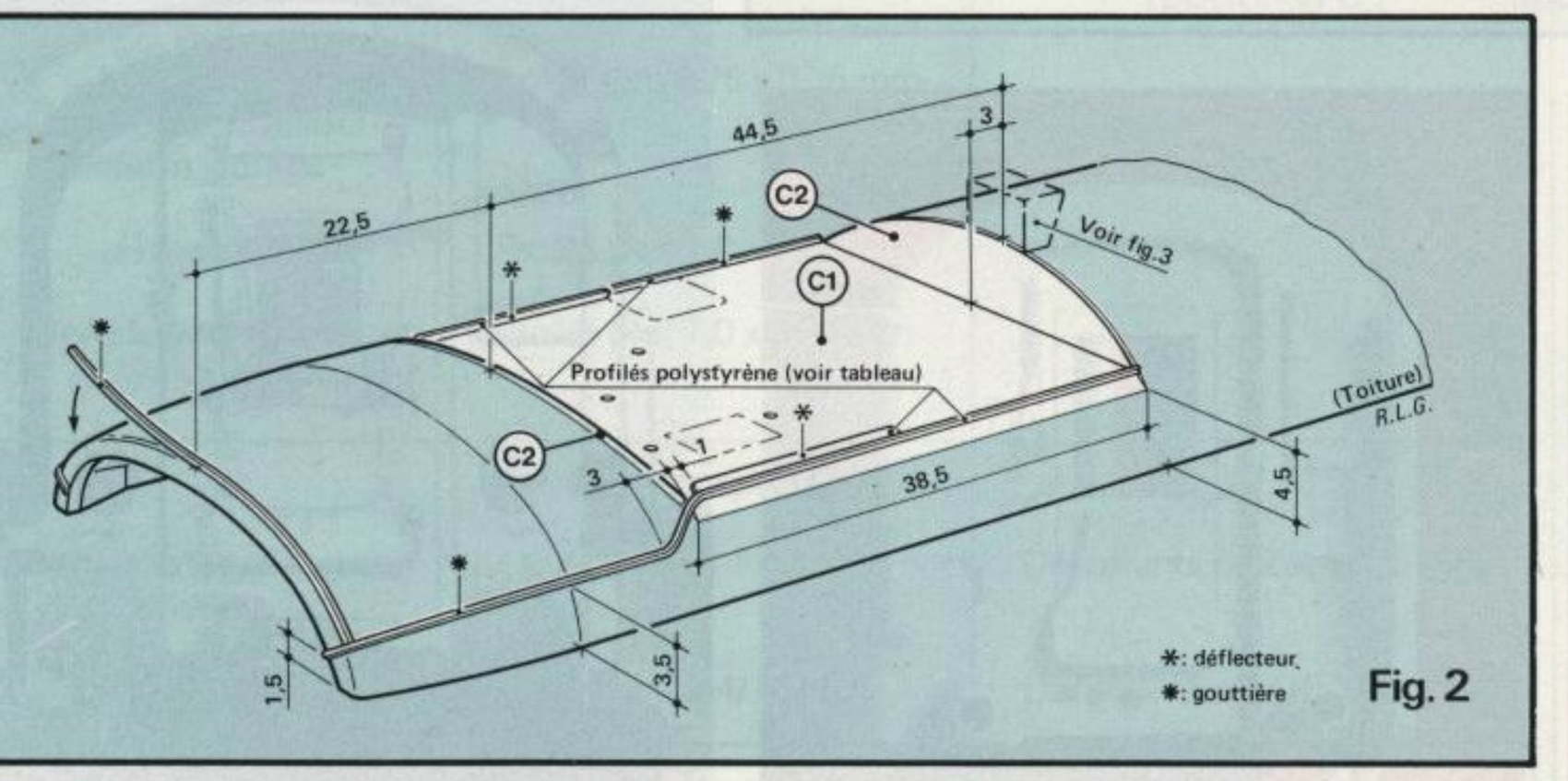



Fig. 2

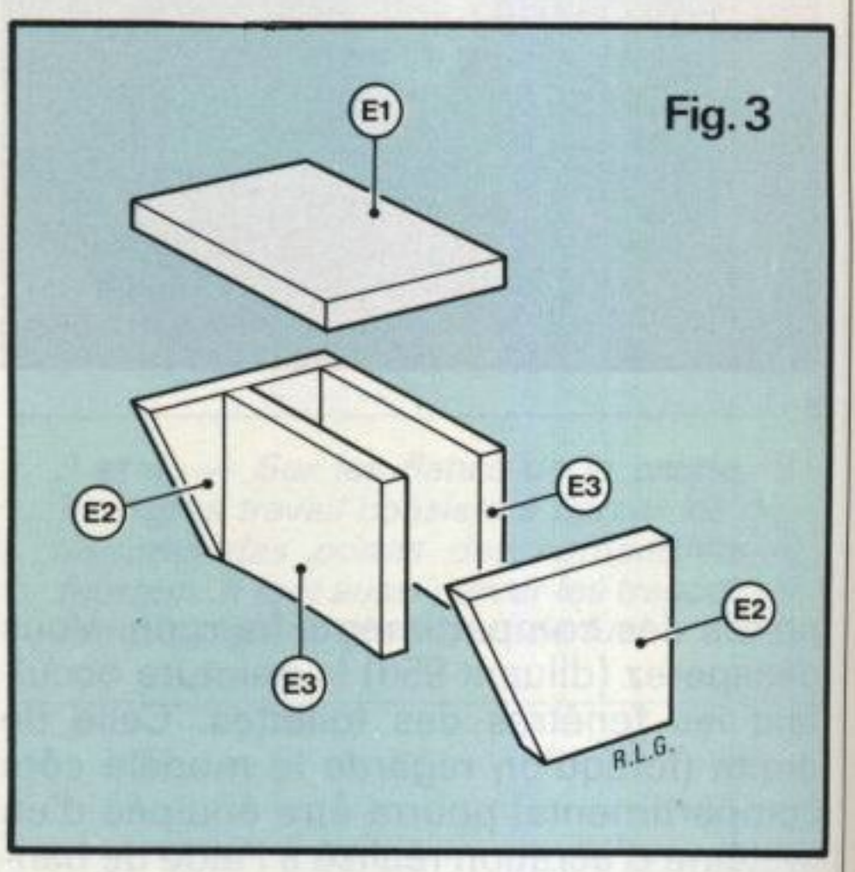



Fig. 3

*11 et 12. — La réalisation des plate-formes des pantographes se fera en trois temps. Premier temps : création de l'évidement par sciage.*

*Deuxième temps : réalisation par limage de ses deux extrémités inclinées.*

aturellement, les vitrages ne seront mis place qu'après peinture.

Les pantographes recevront chacun une lette de graissage collée sur leur palette origine. Chaque palette de graissage ra réalisée à partir de la pièce H collée place et recevant successivement deux rdures longitudinales inférieures et deux ndes d'usure (voir tableau). Chaque vé- recevra une tige de 4 mm de longueur

*13. — Troisième temps enfin : mise en place des pièces d'habillage C1, C2, F, complétées par les déflecteurs, les gouttières et le boîtier de visualisation des fonctions de graissage. Le socle du sectionneur de mise au rail n'est pas encore en place et le trou, visible sur C1, n'est pas définitif.*

*14 et 15. — Si le découpage de ses quatre faces exige beaucoup de patience, la construction de la vigie est en revanche très simple.*

*16 et 17. — On distingue parfaitement ici les différentes parties de la palette de graissage : la pièce principale H est collée sur la palette d'origine. Elle reçoit, sous ses deux bordures longitudinales des sections de profilé aussi que deux bandes d'usure sur sa partie supérieure.*

*18 et 19. — Le pantographe et ses accessoires sont en place pour essai juste avant peinture. Remarquez le sectionneur de mise au rail avec son axe, ses deux bras et, au-dessus, la barre de masse (chute de profilé carré) reliant les deux isolateurs. Remarquez également le socle du vérin de pantographe confectionné également à partir de deux chutes de profilé.*

13

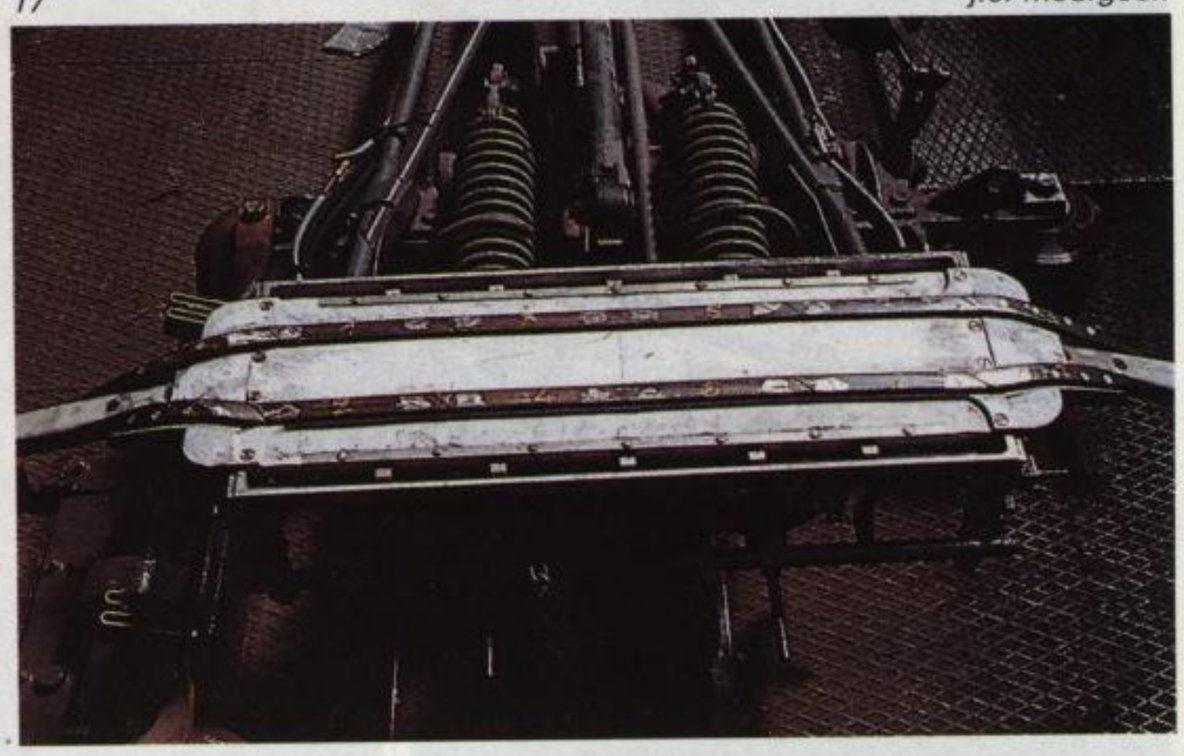
14

15

j.c. mourgeon

16

17

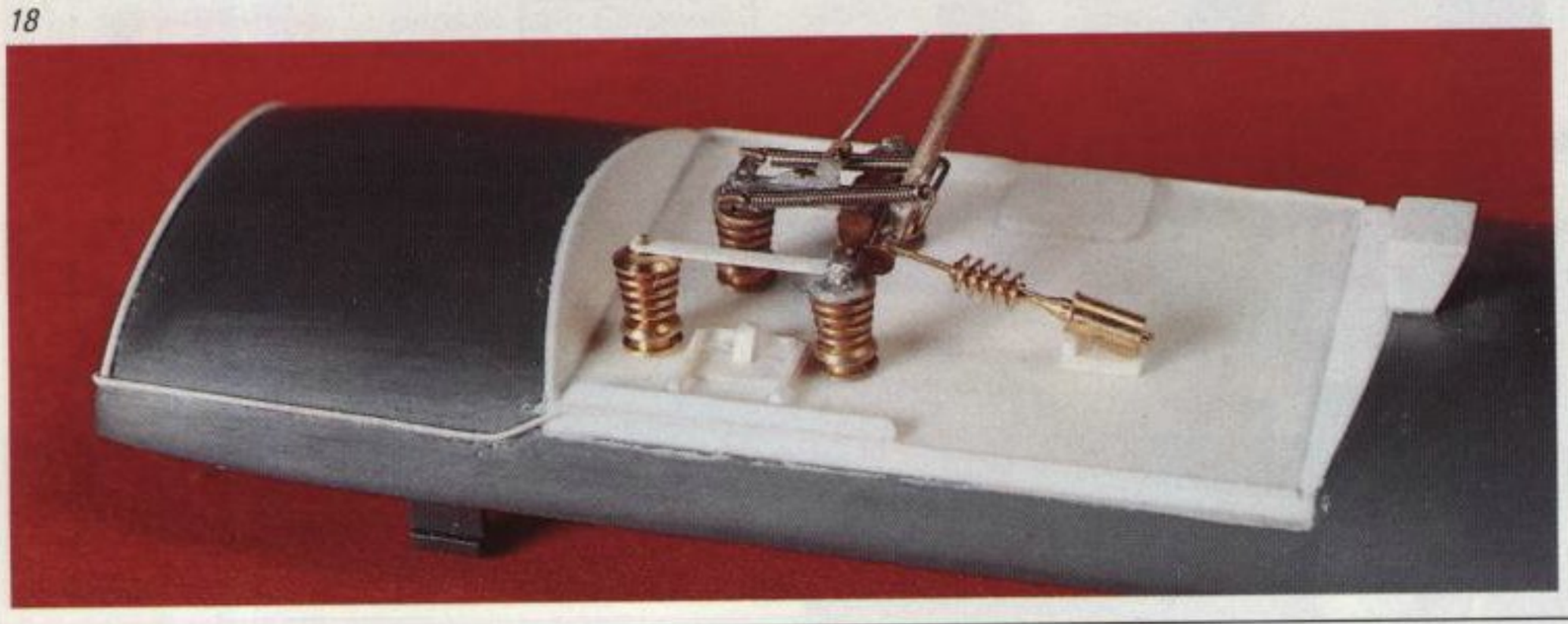


j.c. mourgeon

et sera collé sur un petit support en plastique, confectionné à l'aide de chutes de profilé plat, afin d'être correctement rehaussé et légèrement incliné vers l'arrière.

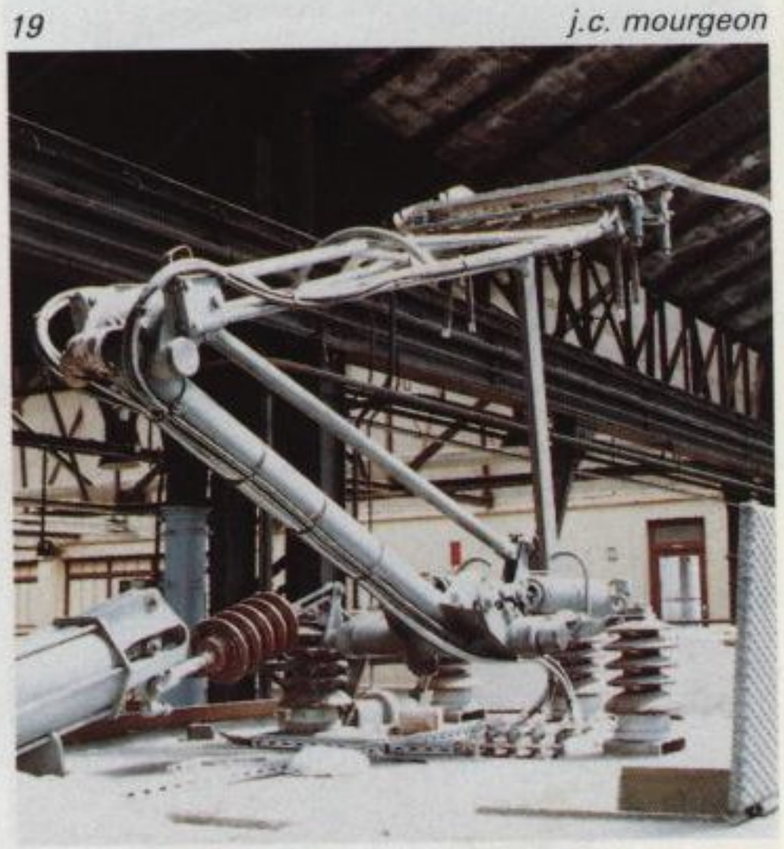
Chaque sectionneur de mise au rail sera réalisé à partir d'un socle (pièce 1) recevant une section de profilé en demi-lune (longueur : 4 mm, diamètre : 1 mm) elle-

18



19

j.c. mourgeon

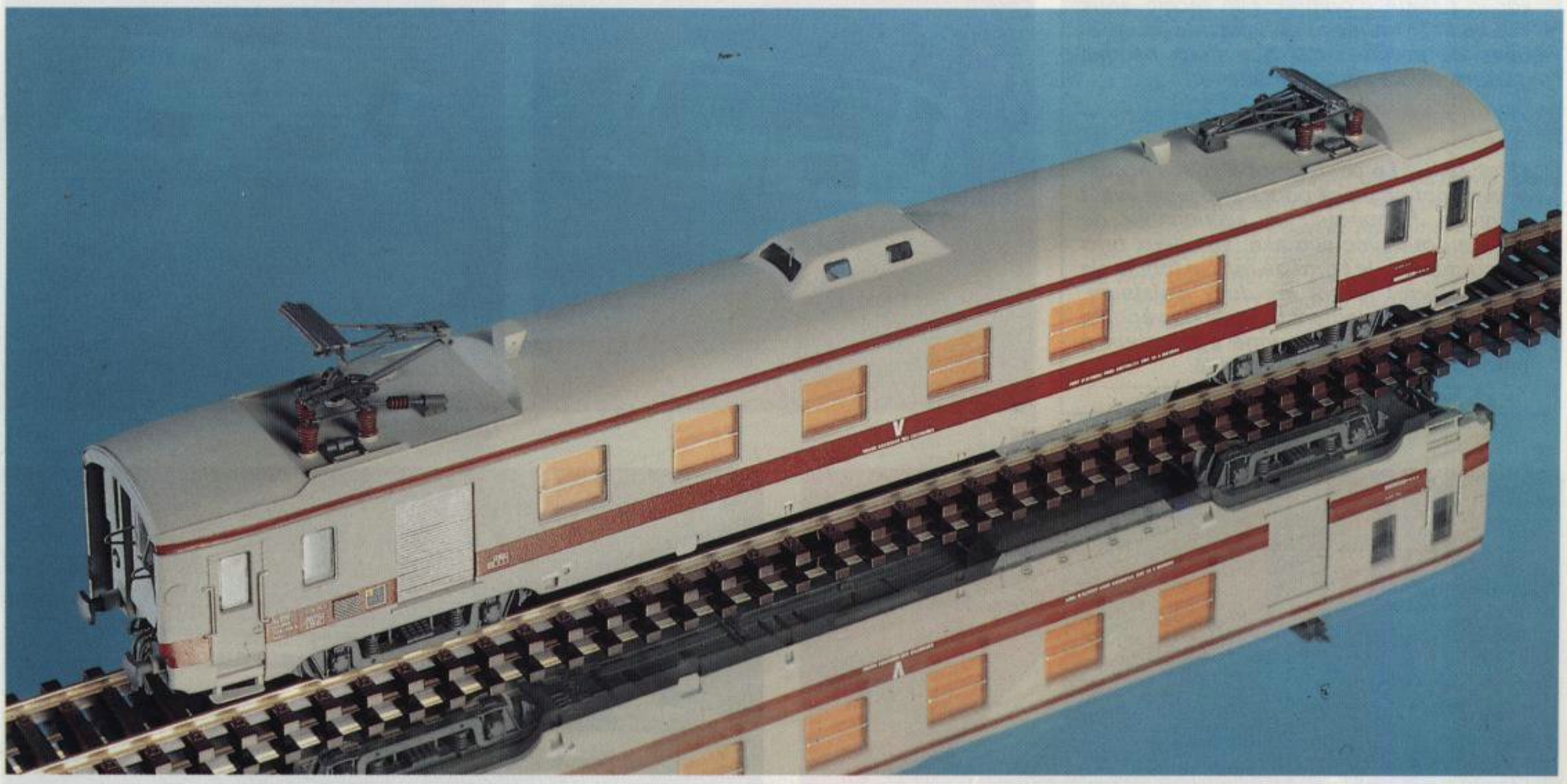


20

*20. — Patiemment apprêté puis peint en gris béton, le modèle va bientôt recevoir ses divers accessoires. Déjà, les sectionneurs de mise au rail sont en place sur la toiture. Notez, à chaque bout de caisse, près des portes, les plaques rondes (pièces G), anciens supports de marquage de classe.*

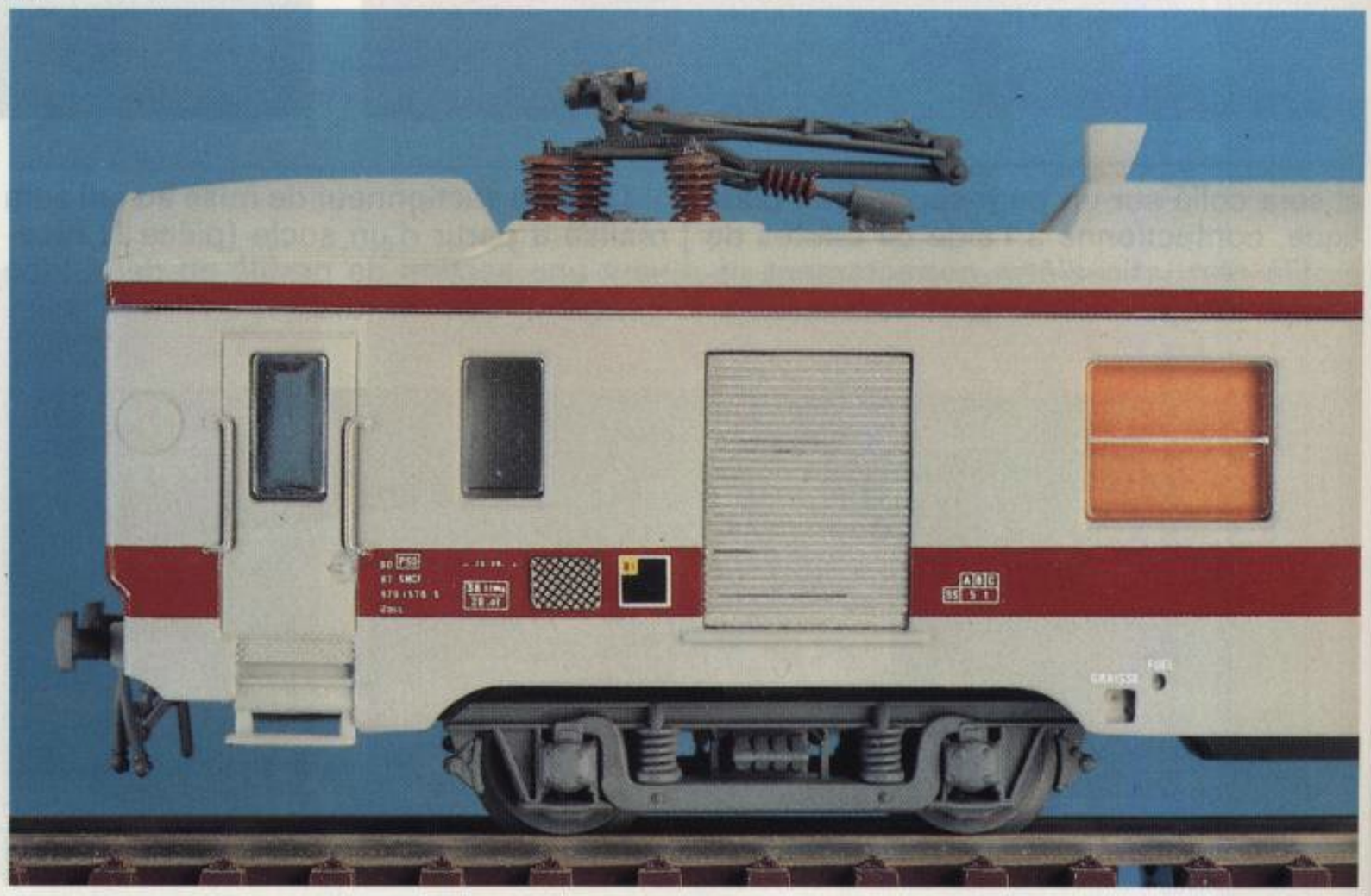
*21. — La toiture est terminée. Notez qu'il est possible, conformément à la réalité, d'équiper chacune des faces latérales de la vigie d'un phare destiné à éclairer les pantographes lorsque ceux-ci sont en position de travail. Notez également que c'est toujours le pantographe arrière (par rapport au sens de marche) qui est utilisé, ceci pour préserver la vigie de toute éclaboussure.*

21



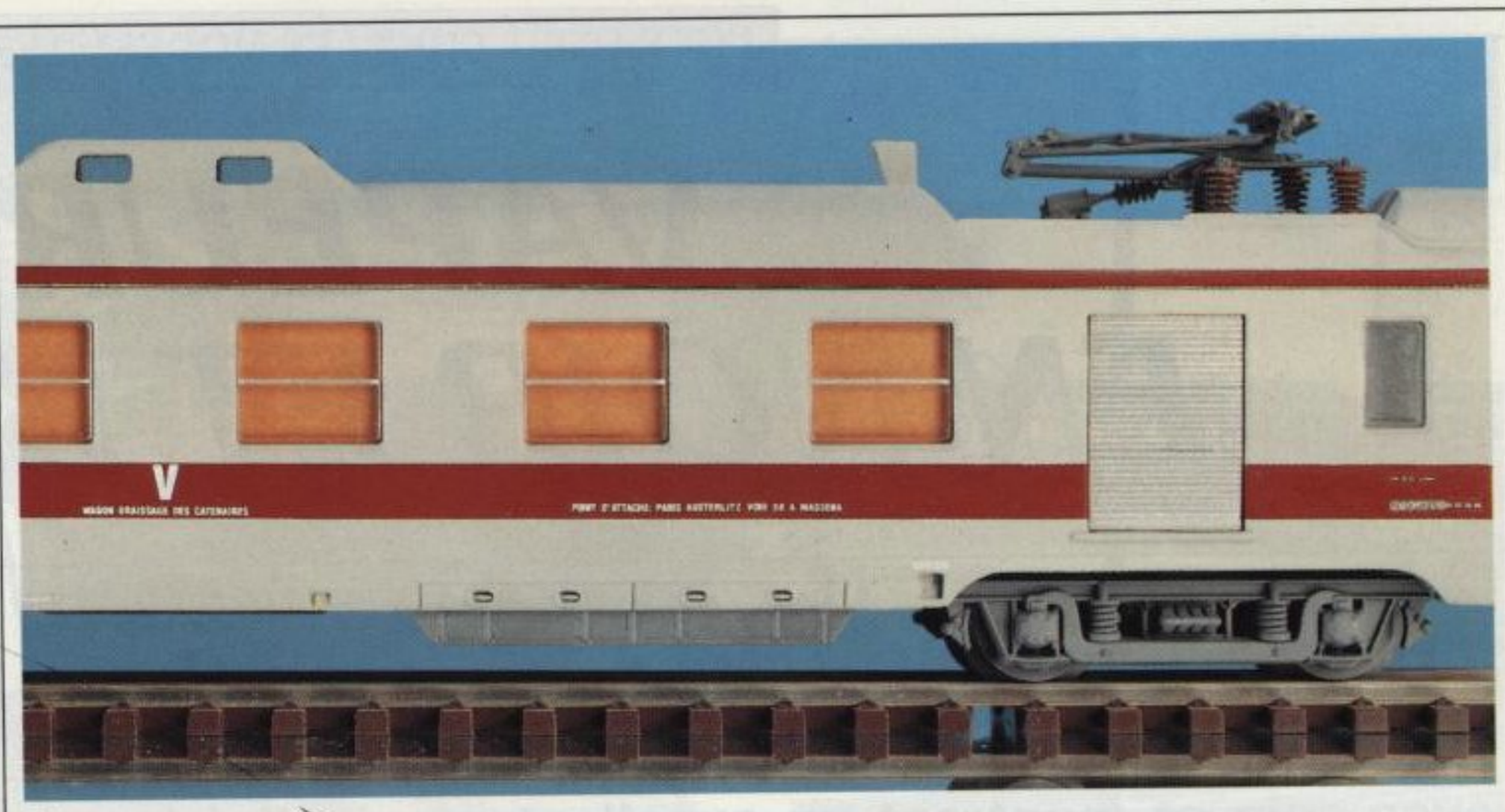
22

23



*22. — Si votre molède n'est destiné qu'à faire de la figuration sur une voie de garage par exemple, pourquoi ne pas équiper ses traverses de chocs d'un attelage à vis et de câblots comme en réalité ? De tels accessoires sont disponibles chez Roco sous la réf. 40014.*

même dotée en son milieu d'une demi-bague et à ses extrémités de deux bras de 5 mm de longueur. La demi-bague et les bras sont issus de chutes de profilé carré, comme indiqué dans le tableau. Une fois terminés, les deux sectionneurs seront collés en place sur la toiture.



24

## Peinture et décoration : la... routine

Sur ce modèle, aucune difficulté particulière en matière de peinture et de décoration. Les peintures utilisées : le gris béton de l'ensemble caisse/toiture, le gris aluminium des portes des compartiments fourgons et le gris ardoise des bogies, câblots, tampons et autres pantographes sont de provenance Mougel. Ces peintures, très fines, très simples à utiliser (immédiatement rediluables par trempage dans de l'alcool à brûler en cas de raté) vous permettrons d'obtenir un fini étonnant, digne des meilleurs spécialistes. Avant mise en peinture, la caisse et la toiture seront bien entendu apprêtées afin de faire disparaître toutes traces de collage, d'usinages divers et dérapages d'outils. Les feux de fin de convois seront peints couleur argent, puis, après séchage, recevront une touche de peinture translucide rouge (Tamiya X 27 ou Heller 1321). Les isolateurs de pantographes seront peints en marron brillant Humbrol n° 10, éclairci à l'aide de la teinte n° 9.

L'application des décalcomanies se fera en deux temps : pose de deux bandeaux, bien alignés, puis après séchage, mise en place des marquages. Pour un meilleur rendu, je vous conseille d'utiliser un produit ramollisseur de décalcomanies comme, par exemple, le Décalcote n° 2 de Humbrol ou le Microsol de Microscale. Ce genre de produit permet en effet aux motifs d'adhérer fortement à la surface qu'ils recouvrent et d'en épouser finement les infimes reliefs.

Voilà ! Vous n'aurez plus ensuite qu'à apporter une dernière touche de réalisme à votre œuvre en la dotant de ses cadres porte-étiquette : deux chutes de carte plastique de 3,5 × 4,5 mm peintes en gris béton et recouvertes de trame adhésive Letraset Normatone réf. 976. C'est simple et du meilleur effet !

**Texte : J.-P. Quatresous**
**Photos : F. Marx**

25 j.c. mourgeon

26 b. bayle

*23 et 24. — Les bandeaux rouge Capitole et les marquages proposés par Carpéna sont de belle qualité. Leur mise en place ne pose pas de problème, à condition d'être soigneux et d'utiliser un produit ramollisseur de décalcomanies.*

*25 et 26. — Le wagon graisseur réel vu côté couloir et côté compartiments. Remarquez les phares disposés en quinconce sur les flancs de la vigie. Le graissage de la caténaire est destiné à éviter l'usure prématurée du fil de contact et des palettes de pantographes.*

# VAPEUR EN NOIR ET BLANC

**Fervent du modulaire « libre », J. Souchu nous avait présenté dans 1r 523 quelques aspects de son réseau HO typo tour de pièce, un réseau simple mais rélisé avec soin et montrant un excellent esprit d'observation. Depuis, J. Souchu a construit dans le même esprit et en l'équipant de voie Roco Line, un ensemble de dépôt destiné à être intégré à son réseau, remanié pour la circonstance. Une occasion de découvrir qu'à ses qualités de modéliste, notre correspondant ajoute de réels talents de photographe..., une occasion aussi de montrer que la photo en noir et blanc demeure une excellente interprète du modélisme d'atmosphère.**

**Même si vos talents pour la photo ou la rédaction sont inférieurs à vos dons de modélistes, n'hésitez pas à nous faire connaître vos travaux : réseau, modèles, astuces. Nous pouvons prendre de nouveaux clichés et remettre vos données en bonne forme. L'essentiel est de communiquer sans appréhension. C'est la meilleure façon de faire progresser le modélisme et c'est la vocation de Loco Revue. Alors, n'hésitez pas !**

« Ce petit dépôt vapeur/diesel, qui pourrait évoquer un établissement Est, nous précise son auteur, est composé de 5 modules — non normalisés — posés sur une structure à niveau (1,10 m du sol), réalisée en tassaux de 35 × 35 mm. Les éléments, en contreplaqué de 10, sans relief particulier, sont disposés comme le montre le dessin en marge et forment un ensemble de 3,50 m de long sur 1,10 m de large.

Trois voies de garage, situées au même niveau que l'ensemble du dépôt, sont cachées derrière le mur de soutènement du terrain en terrasse situé à l'arrière-plan.

Trois autres voies, indépendantes les unes des autres (ligne en double voie + voie unique), représentent une section du réseau lui-même à laquelle est embranché le dépôt.

Au premier plan de l'ensemble se trouvent la rotonde avec son pont tournant, le parc à charbon, la sablerie, etc.

L'alimentation du dépôt est bien sûr indépendante du réseau et permet de contrôler les 14 sections de voies qui le composent.

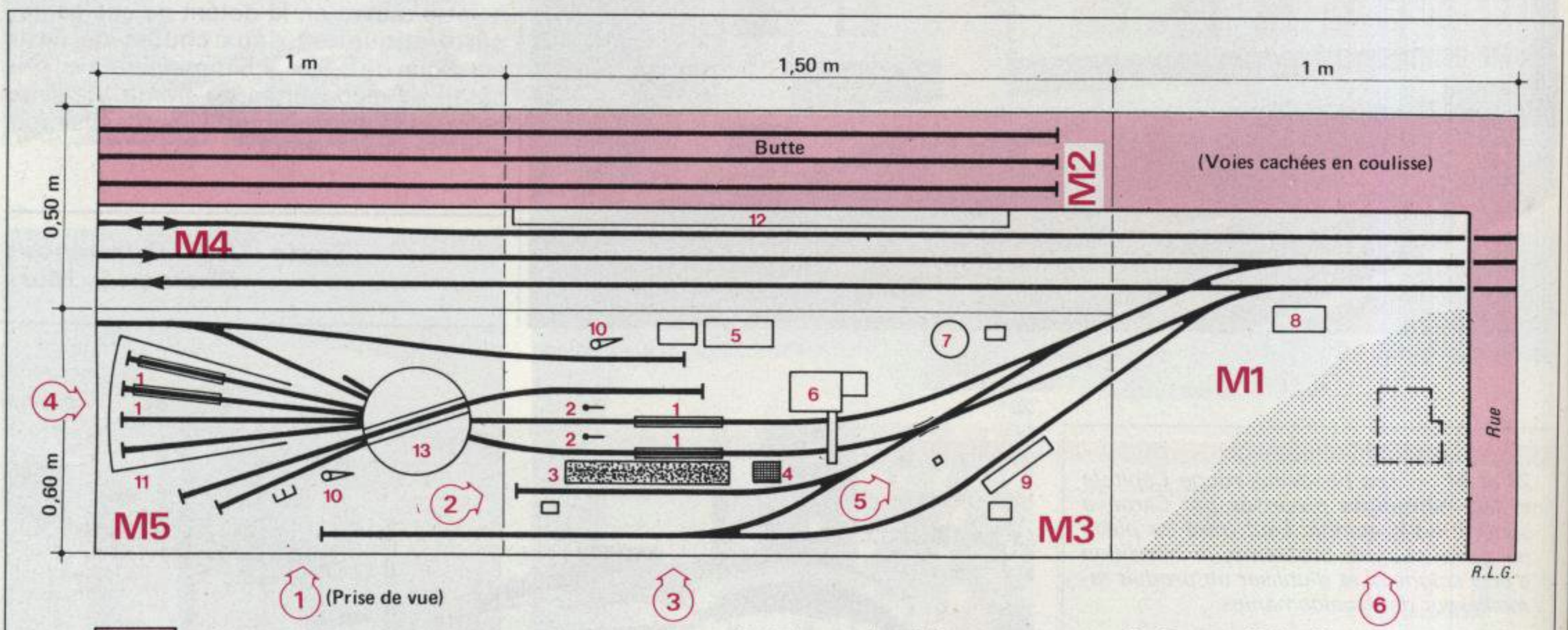



Plate-forme supérieure escamotable

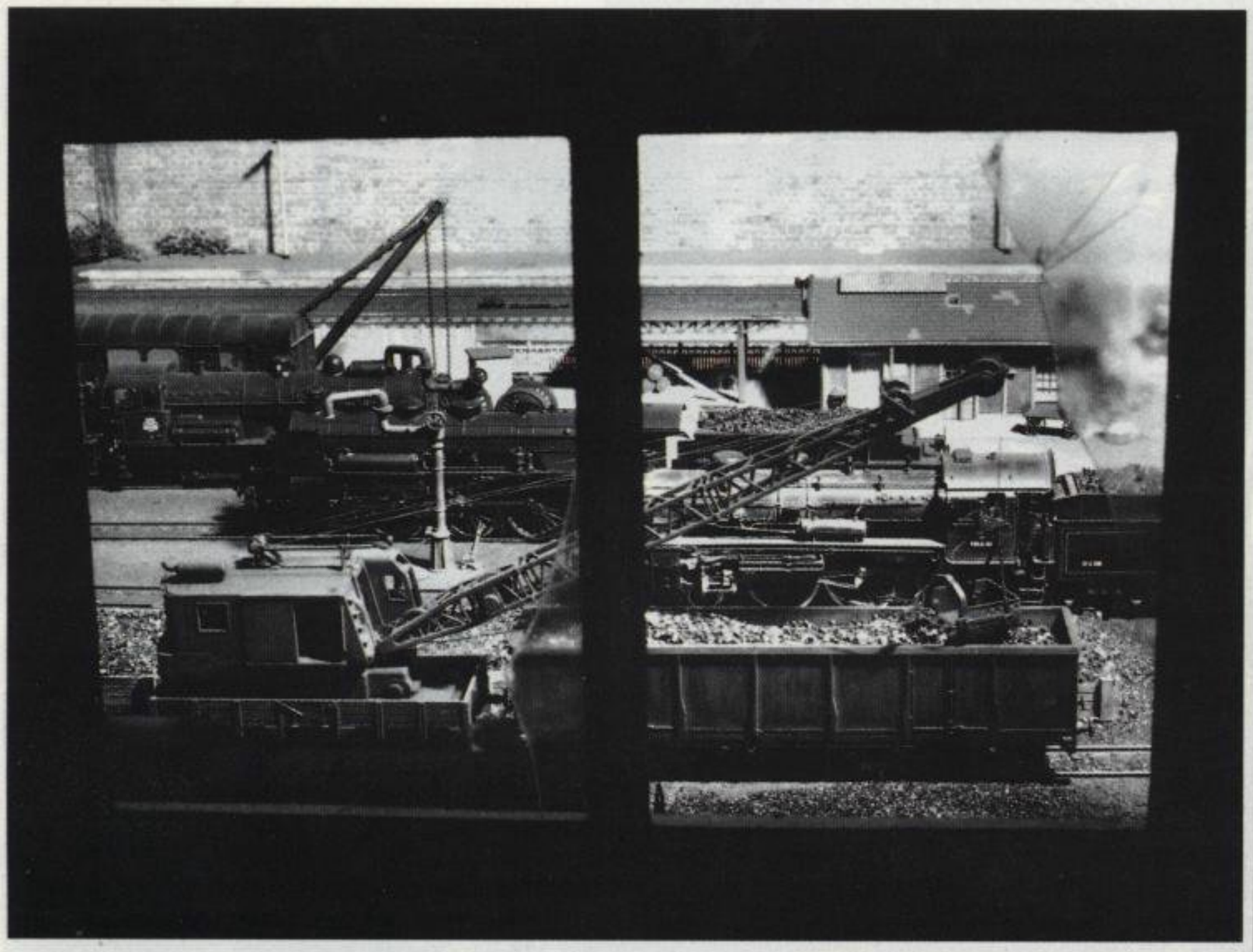
1 - Fosses de visite
2 - Grues à eau
3 - Parc à charbon
4 - Tas de briquettes
5 - Bureau de la feuille
6 - Sablerie / T.I.A.
7 - Château d'eau
8 - Poste d'aiguillage
9 - Station-service (gasoil)
10 - Grues de chargement
11 - Rotonde
12 - Quai de service
13 - Pont tournant

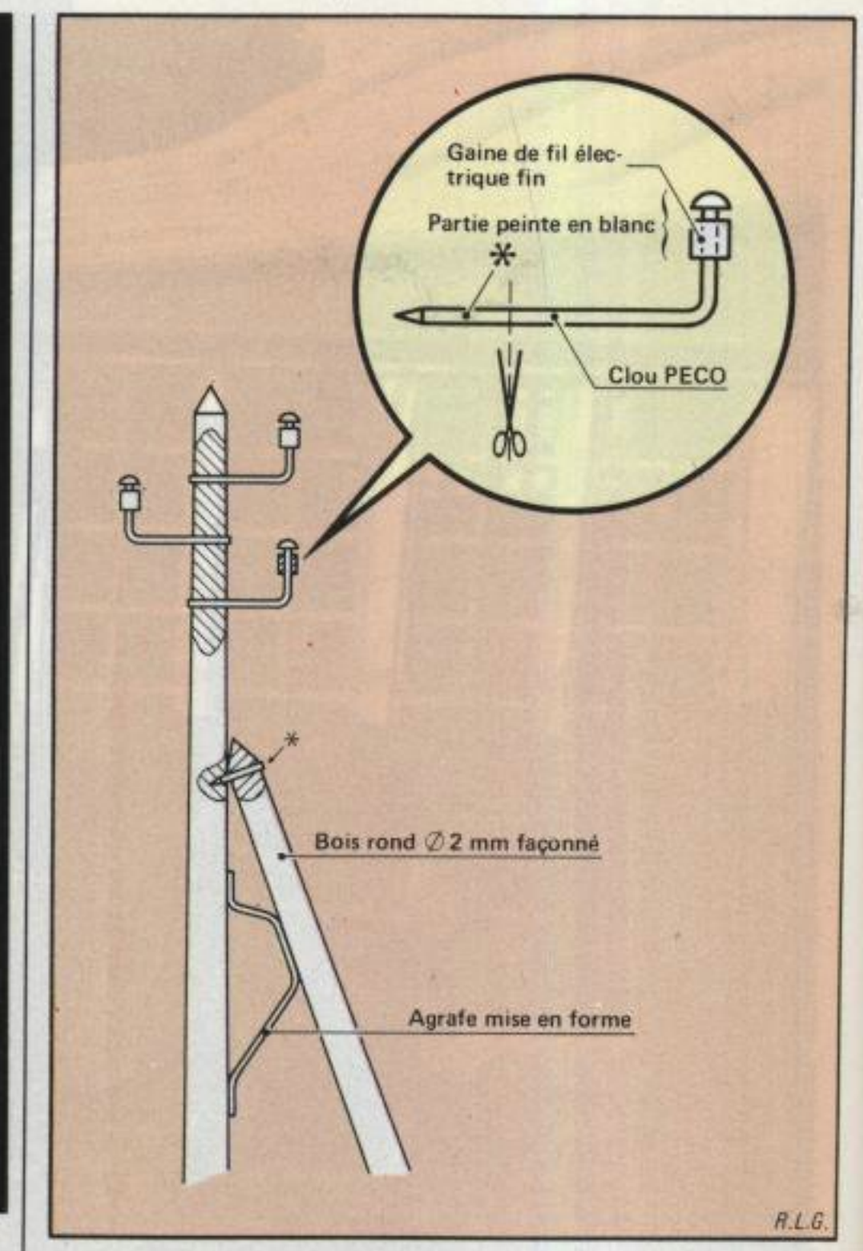
***Nota : La vocation de l'établissement est d'évoquer un « dépôt musée », ce qui justifie la cohabitation de matériels de diverses époques.***

1

*Le réseau se présente sous la forme d'un « dépôt-musée » afin de pouvoir y faire logiquement circuler plusieurs types de matériel roulant.*

2





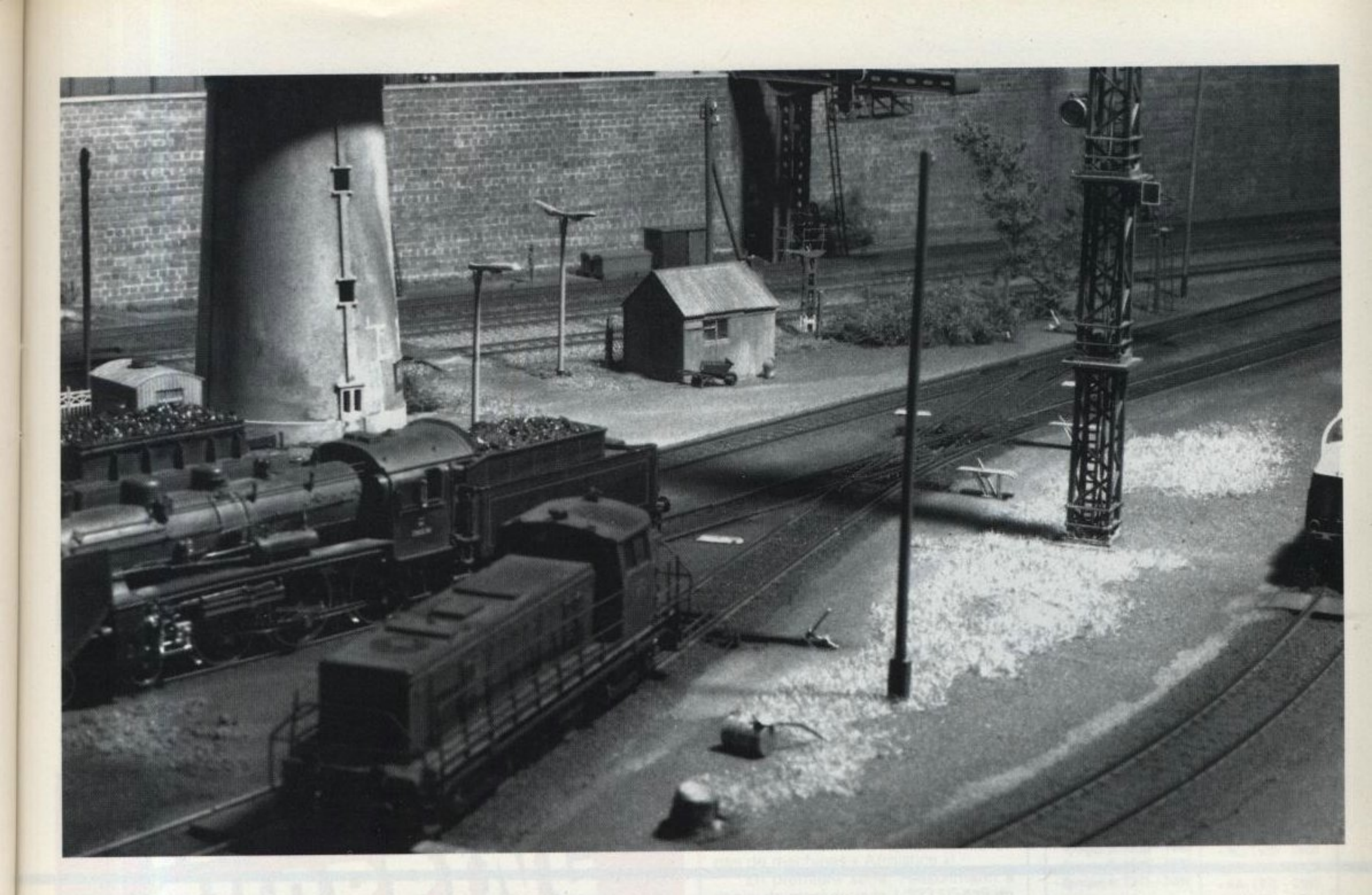

## Les bâtiments et accessoires

Ce sont essentiellement des modèles ou pièces du commerce légèrement retravaillés afin de les adapter ou personnaliser. La sablerie est de Jouef ; rien de spécial sinon une forte patine (qui sert par ailleurs à « boucher » certains « jours »). Le château d'eau, la rotonde, les grues, les manches à eau, la réserve de charbon (recouverte de vrai charbon pilé), le pylône d'éclairage, sont également des accessoires Jouef.

Le bureau de la feuille, le poste d'aiguillage, les accessoires de voie, les diverses remises, les signaux mécaniques, la distribution de gas-oil, les poteaux électriques et d'éclairage sur le pont routier proviennent de chez MKD. Tous les autres poteaux d'éclairage sont des Brawa. Disque Rouge a été choisi pour la signalisation lumineuse et la potence. Les arbres sont de André Gilles.

## Les accessoires bricolés

Les heurtoirs Jouef : la traverse est en bois (balsa) et des anneaux de manutention ont été posés. Les poteaux télégraphiques : des brochettes en bois, garnies



de 3 clous Peco (voir schéma). Le tas de briquettes : du balsa. Les rangées de briquettes ont été tracées au cutter, le tout peint en noir mat et recouvert de terre à décor. Les broussailles et arbustes sont évoqués par de la mousse naturelle.

## Le pont tournant

C'est le modèle Jouef dont les « supports de trottoirs » ont été supprimés. Je n'ai gardé des trottoirs eux-mêmes que l'extrême bord intérieur, recollé sur les bords de la fosse. Cela permet de réduire l'encombrement et d'organiser les voies de la rotonde à la demande.

La fosse est mise en place avec le pont, en mettant les rails du pont tournant bien au niveau des voies (fixées provisoirement) qui convergent vers lui. Fixer la fosse, enlever les voies extérieures, enlever le pont tournant. Coller les bords de trottoirs.

Colmater ensuite les bords extérieurs de la fosse avec un mélange sable + colle.

Afin de pouvoir poser le pont sur son axe alors que les trottoirs sont fixes et inversement, couper les « marches » d'extrémité du pont qui devaient « glisser » sous les trottoirs, ainsi que les lamelles de contact (chaque voie convergeant vers le pont tournant est électriquement indépendante de celui-ci).

Les amorces de trottoirs non utilisées sont supprimées à l'aide d'un cutter et d'une lime à ongles en carton.

Le moteur du pont tournant ainsi que les rails de ce dernier sont contrôlés (en 12 V/c.c.) par un transfo qui lui est propre. Lorsque le pont tourne, l'alimentation des rails est « coupée » par un interrupteur et inversement.

Les sols sont recouverts de sable, de terre et de flocages divers. Pour les voies en chaussée, où le sol est à fleur de rails, j'ai utilisé du sable + colle (à bois) + eau, étalés au couteau à peindre. Attention, pour éviter les surprises après séchage, utiliser un mélange bien compact. Les passages planchés sont en lattes de balsa teintées. Le ballastage a été exécuté de la même manière que sur mon réseau précédent (voir n° 523 p. 128).

Toutes les voies et appareils de voie sont des « Roco-Line ». Mis à part le matériel Jouef qui « roule sur les tirefonds », les autres locomotives, voitures et wagons (Roco principalement) roulent parfaitement. Aucun problème de captage de courant, y compris sur les appareils de voie qui n'ont pas reçu de branchements particuliers. Bien sûr, la finesse de la « Roco-Line » est un « plus » appréciable pour un amateur d'atmosphère.

Il suffit de se pencher sur les photos de J.S. pour admirer la vraisemblance de son dépôt et être convaincu de l'importance de la voie dans une telle réalisation. Seuls détonnent dans cet ensemble parfaitement homogène, les culots énormes des ampoules équipant les grands lampadaires, comme quoi chaque détail a son importance !

Mais un autre point plus intéressant devait retenir notre attention : la grue à charbon, détail caractéristique dans un dépôt vapeur et pourtant inexistant dans les catalogues sous cette forme ? Nous avons posé la question à J.S.

« J'ai en effet oublié de parler de la grue à charbon dans mon texte et c'est exact qu'il n'en existe pas dans le commerce (!). J'en ai donc reconstitué une sur la base de la grue sur chenille Kibri (réf. 10384). Je n'ai gardé que la partie supérieure (bloc cabine + moteur + flèche) ainsi que l'axe pivotant et la partie supérieure du « bloc chenille » ; j'ai repeint le tout (bleu foncé) et l'ai collé sur un ex-wagon nettoyeur (qui ne nettoie rien du tout !) Fleischmann — débarrassé de ses organes de nettoyage. Le tout a été patiné. Si la grue ainsi obtenue a un profil trahissant son origine germanique, cela n'est pas trop choquant sur un réseau Est ! »

Les fils contenus dans la boîte de la grue pour figurer les câbles sont, à mon avis, trop grossiers. Je les ai donc remplacés par du fil à coudre synthétique plus fin.

## Commande des aiguilles

Elle est réalisée ici de façon similaire au système adopté pour mon premier ré-

seau (voir le 523 p. 130). Cependant, comme les appareils Roco ne possèdent pas d'encliquetage « dur » pour le verrouillage des lames, une commande funiculaire simple est possible : un ressort (corde à piano) pour le rappel à droite ou à gauche selon la situation de l'appareil, et un fil de traction pour commander le changement de position des lames, relié à une « manette » verrouillée en position « travail » par un simple ergot (tête de vis). Un jeu suffisant dans l'axe de pivotement de la manette lui permet de surmonter l'ergot en position « repos ».

Comme quoi l'imagination et l'astuce permettent souvent des économies sensibles au profit d'acquisitions plus intéressantes.

Nous félicitons en tout cas notre correspondant d'avoir su ainsi restituer l'ambiance de nos vieux dépôts vapeur aussi bien en volume que par l'image et souhaitons qu'à son exemple d'autres de nos lecteurs nous fassent découvrir leurs réalisations et partager leurs idées.

**Texte : J.L.F. et J. Souchu**
**Photos : J. Souchu**

Echelle IIm (1/22,5) - voie de 45 mm

# 1ère NOUVEAUTÉ FRANÇAISE LOCOMOTIVE A VAPEUR CORPET LOUVET

**Type 030 T de 17 tonnes.**
**Chemin de fer secondaire d'intérêt local ou général de toutes les régions de France.**

**Modèle sophistiqué avec caisse très détaillée, cabine entièrement équipée et aménagée avec personnage, nombreux accessoires, gravure et décoration très fine..**

Ces locomotives furent construites par les Ets. CORPET-LOUVET dont le siège était à Paris. Cet atelier créé en 1890 construisait des locomotives de 7 à 25 tonnes principalement en voie étroite

**CARACTERISTIQUES DU MODELE**
Longueur du modèle : 305 mm - Poids 2600 g.
3 essieux moteurs entrainés par 1 moteur.
Prise de courant assurée sur les 6 roues.
2 lanternes à l'avant avec inversion des feux suivant le sens de marche.

**DISPONIBLE NOVEMBRE 1990**

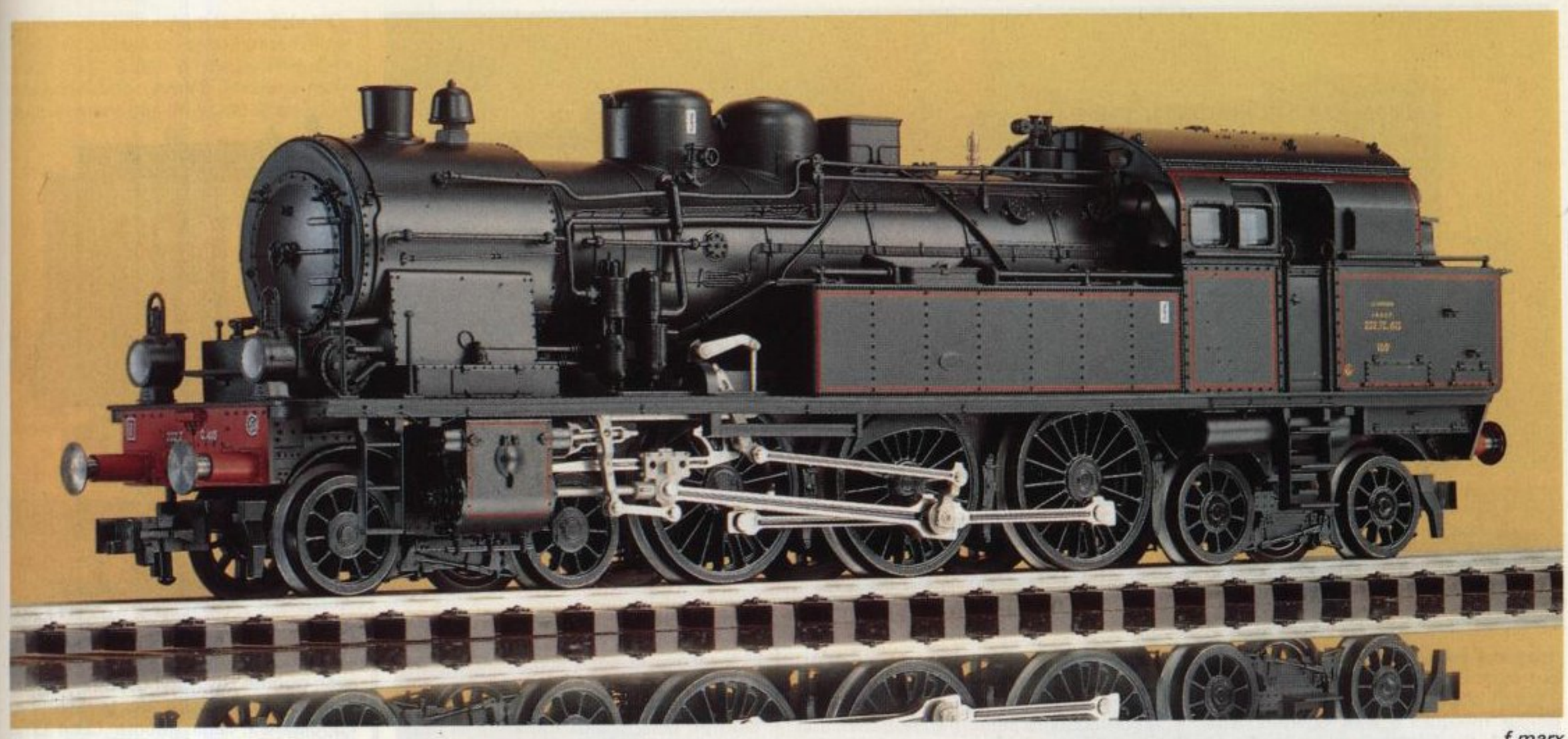
***FAITES DES ENVIEUX ! RESERVEZ-LA DES MAINTENANT CHEZ VOTRE DETAILLANT SPECIALISTE***

**DISTRIBUE PAR**

BP 57 - 78470 St-Rémy-les-Chevreuse
Tél.: (1) 30.52.73.00 - Téléfax : (1) 30.52.34.31

ATELIER MSA

***LGB, c'est une gamme complète de trains /22,5° de très haute qualité et de grande fiabilité, pour votre réseau d'intérieur ou de jardin. A votre disposition un ensemble complet de rails et appareils de voie, un choix étendu de locomotives européennes et américaines, voitures voyageurs et wagons marchandises, personnages, ainsi que toute l'alimentation et la signalisation.***



2 f.marx

# MODEL SHOPPING

## FLEISCHMANN

*(1)*

### HO: BR 98, un amour de bouillotte

Ces petites 040 T d'origine bavaroise furent construites en 117 exemplaires de 1911 à 1927. Très fiables, puissantes, ces machines assuraient un trafic local sur les lignes secondaires La reproduction (réf.4098) proposée par Fleischmann est, comme d'habitude, d'une grande finesse: gravure superbe, haut niveau de détaillage, assemblages très précis... Bref, une superbe machine immatriculée à la DR que tous les amateurs de cet ancien réseau se doivent de posséder. Côté mécanique, nous retrouvons un châssis métallique supportant le moteur annulaire de la marque dont l'arbre, une fois n'est pas coutume, est équipé d'une vis sans fin. L'entraînement secondaire se fait de façon classique par engrenages attaquant le troisième essieu, les autres essieux étant entraînés par les bielles. Toutes les roues captent le courant et le deuxième essieu est même équipé d'une suspension, très efficace sur les voies mal posées ou dans les zones d'aiguillages par exemple. Seuls les fanaux avant sont éclairés par conduits de lumière discrets, ceux d'arrière pouvant l'être par montage de l'accessoire réf.6541, comprenant diodes LED et dispositif d'inversion. Naturellement, cette machine est équipée de boîtiers d'attelage normalisés associés à un système d'élongation variable.

J.P.Q.

*(2 à 5)*

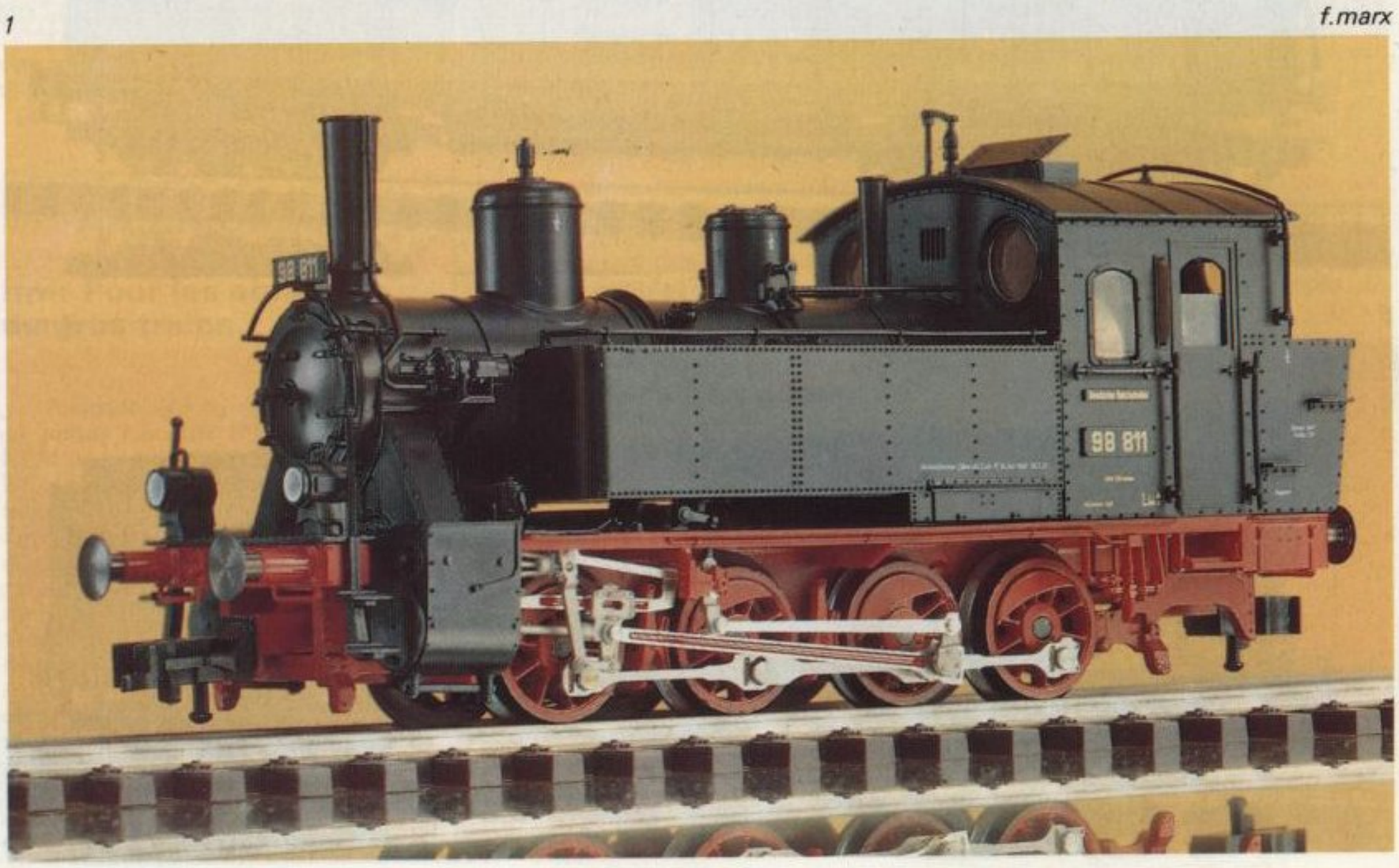
### HO : les « scoops » de Nuremberg

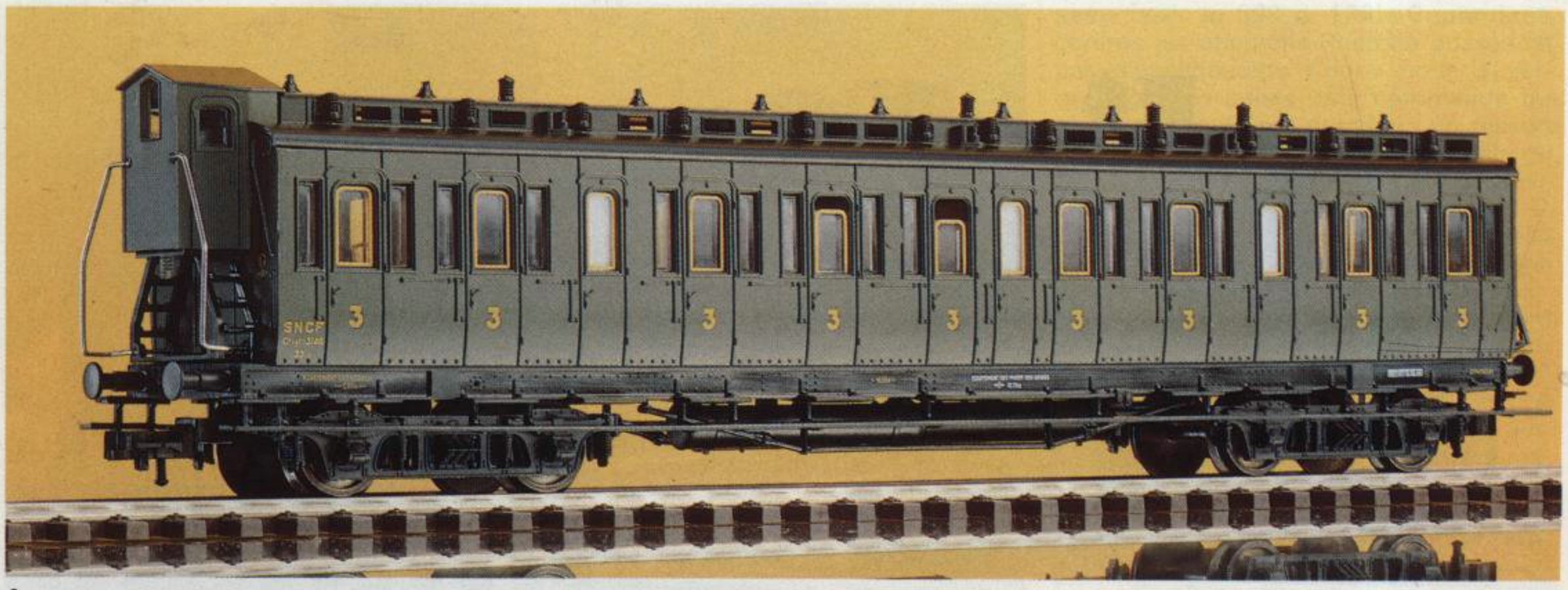
A peine sortie, déjà épuisée ! Oui, la série limitée à 1 500 exemplaires de la 1-232TC a obtenu un beau succès mérité ! Rappelons que ce modèle est étroitement dérivé de la locomotive BR 78 de la DB, présentée dans LR 524, puisque ces deux machines sont issues du type T.18 prussien. Néanmoins, les 27 locomotives SNCF 1-232 TC 401 à 427 ayant été acquises, entre 1915 et 1918, directement par le Réseau d'Alsace-Lorraine, il ne s'agit pas de machines « Armistice »).

En première série, Fleischmann a choisi de reproduire la 1-232 TC 415 du dépôt d'Ile-Napoléon. Pourquoi celle-ci ? Parce que la machine réelle correspondante avait, à la suite d'un bombardement subi durant la seconde guerre mondiale, été réparée en Allemagne, en recevant une chaudière à deux dômes : voilà qui évitait à Fleischmann de modifier la gravure de son modèle DB. (Le fabricant aurait cependant pu faire l'effort de mieux « franciser » la hotte à combustible de son modèle...) Une (mauvaise !) photo tendrait à prouver que c'est bien à la 1-232 TC 415 que cette chaudière à deux dômes a été appliquée, mais des témoignages mettent en doute ce numéro 415... Qui pourra éclairer nos lanternes ? Ajoutons que la locomotive transformée a retrouvé une chaudière alsacienne à un dôme, au cours d'une révision pratiquée dans les années 50. A l'époque, la maintenance des 1-232 TC était assurée par les Ateliers de Bischeim. Un « ancien » raconte : — « Aujourd'hui Atelier du TGV, Bischeim était alors spécialisé dans l'entretien des autorails d'une part, et des voitures voyageurs d'origine AL et Ar-

| NORMES DES EPOQUES | |
|---|---|
| France (NEM 801F) + Belgique (NEM 801B) | Périodes particulières à la NEM 801F |
| - époque 1: 1835 - 1925<br>- époque 2: 1926 - 1945<br>- époque 3: 1946 - 1970<br>- époque 4: 1971 - 1991 | - 3A: 1946 - 1949<br>- 3B: 1950 - 1955<br>- 3C: 1956 - 1960<br>- 3D: 1961 - 1970<br>- 4A: 1971 - 1980<br>- 4B: 1981 - 1991 |

1 f.marx





3 f.marx

mistice d'autre part. (Les livrets d'entretien étant rédigés en langue allemande, il fallait absolument confier l'entretien de ce matériel à des ouvriers alsaciens !). En fait, les révisions des 1-232 TC étaient une activité annexe à Bischeim, qui permettait de donner du travail au personnel trop âgé pour être « reconverti » aux autorails. C'était l'unique série « vapeur » que nous gérions. Pour les modélistes, je voudrais ajouter que nous avons toujours peints ces « TC » exclusivement en noir (jamais de vert !), les filets rouges n'étant appliqués que lors des grandes occasions (trains spéciaux) ».

Au 1/87, la 1-232 TC 415 Fleischmann est un modèle superbe. Quel dommage que la série soit déjà épuisée ! Fort heureusement, une seconde série — différente ! — est d'ores et déjà en préparation. D'après certaines informations officieuses, la chaudière devrait n'avoir qu'un seul dôme et la hotte à combustible serait traitée dans l'état final de ces intéressantes 1-232 TC, dont la carrière s'est poursuivie jusqu'en 1966 ! Affaire à suivre...

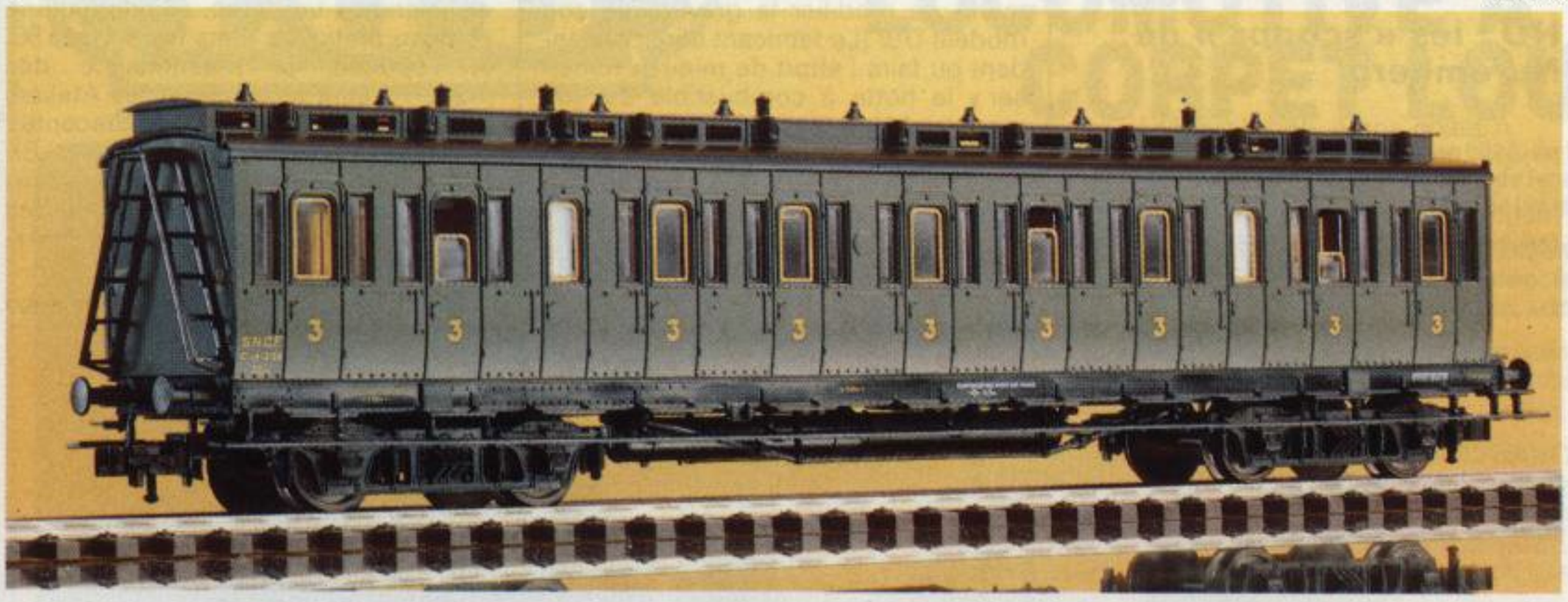
On continue dans les confidences ? Alors, apprenez que Fleischmann travaille actuellement sur une série de « boîtes à tonnerre » francisées en toute conformité : 1re, 2e, 3e, mixte 2e/3e classes, fourgon et remorque d'autorail... pas moins ! Des wagons de marchandises aussi, de types « Armistice », qui recevront une superbe livrée SNCF fidèle (on connaît le talent des décorateurs de Fleischmann !). Pour 1992, on chuchote que la diesel 68000 serait entièrement revue et corrigée, en recevant au passage un numéro dans la série 68500... Chut ! Ne le répétez pas !

Mais revenons maintenant au présent en disant deux mots sur la rame de voitures SNCF à bogies qu'Oscar Fleischmann avait tenu absolument à commercialiser, pour accompagner la 1-232 TC 415... Sachant qu'il s'agit de modèles Fleischmann, je pense qu'il est inutile de préciser que la gravure est fine, la décoration impeccable, les qualités de roulement excellentes, les attelages courts à élongations interchangeables, les proportions et normes NEM respectées, etc. Les trois modèles au catalogue sont vendus, chacun, un peu plus de 200 FF.

Il s'agit de voitures type « Armistice 1918 » à portières latérales multiples, montées sur bogies WL. Par manque de documentation, peu de remarques sont à faire sur les versions « 2e classe » avec guérite B6 1/2tyf 6985 (le numéro figure à l'inventaire de la SNCF) et « 3e classe » sans guérite C8tyf 13158 (l'immatriculation me fait tiquer... Bref !). Regardons plus en détail la version « 3e classe » avec guérite, numérotée C9tyf 13148. Comme ses deux sœurs, le modèle porte, sur ses longerons de châssis, des inscriptions à priori erronées... — « Pas du tout, réplique le documentaliste qui a fourni les informations aux techniciens de Nuremberg, et je le prouve avec cette photo ! ». En effet, avec son lanterneau typique, le véhicule ressemble au modèle Fleischmann à l'exception de sa guérite à toiture plate, tandis qu'elle est reproduite avec une toiture à deux pentes au 1/87. Ce n'est pas bien grave, puisque le parc SNCF a comporté aussi ce type de guérite en forme de cabane de jardin, comme il a possédé aussi des voitures sans lanterneau. Côté « inscription », le numéro est conforme à la photo, de même que les mentions « écartement des pivots de bogies » et « écartement des essieux » en toutes lettres, alors que la SNCF avait déjà créé des codes pour cela... Plus incroyable : la photo réelle montre un sigle en forme de cercle encadré par deux flèches, totalement erroné sur ce type de voiture et que Fleischmann a forcément reproduit... Voilà qui mériterait, au cheminot des années 40 qui l'a appliqué, une « demande d'explication écrite modèle 7P1 », dont le motif serait : « Pour quelle raison avez-vous peint sur une voiture à bogies, un sigle qui signifie « voiture à deux ou trois essieux de plus de 4 50 mètres d'empattement, susceptible de s'inscrire en rayon de courbe de moins de 150 mètres » ? ». Autre sujet de discussion, l'éclairage à gaz, figurant sur le modèle (réservoirs sous châssis, cabochons sur pavillon...). Renseignement pris, il est exact qu'un très grand nombre de voitures allemandes, venues en France entre 1940 et 1945, étaient encore équipées de l'éclairage à gaz. Dès la Libération, la SNCF équipa rapidement tout le parc dont elle avait hérité, d'un éclairage électrique. Le modèle Fleischmann a-t-il pu circuler avec l'immatriculation qu'il porte, muni de l'éclairage à gaz ? Mystère...

Finalement, c'est bien cette « 3e classe » à guérite qui semble la version la plus intéressante de la gamme Fleischmann, ne serait-ce que parce que ce type de voitures a roulé, en réalité, sur trois régions : l'Est, le Nord et le Sud-Est. Avec ses « bizarreries », elle évoque la période tourmentée d'après guerre mais, à ce titre, nous ne pouvons que vous conseiller de salir

4 f.marx



5 f.marx

et patiner copieusement le modèle HO. Attention : réalisé en série limitée, il ne devrait pas tarder à disparaître des rayons et l'importateur n'envisage malheureusement pas de le rééditer...

J.-H.L.

## ROCO

*(6)*

### HO: le Dresden passe à l'atelier

Parmi le matériel allemand récupéré en 1945, la SNCF avait obtenu un lot important de couverts de type «Dresden» qui fut incorporé au parc commercial. Après réforme définitive dans les années '60, bon nombre de ces «Dresden» furent incorporés au parc de service.

Réalisé en série limitée par Roco sous l'égide de l'importateur Regain-Galore, le «Dresden» de Salzbourg, modèle archi-connu de longue date, vient d'être redécoré en wagon-atelier du service de l'Equipement. Ce modèle est absolument conforme, notamment en ce qui concerne les inscriptions. Son immatriculation est 40 87 959 1119-7 Us, gare d'attache Villeneuve-Triage, où il assure l'acheminement du matériel de l'équipe de soudure à l'arc n° 12. Une remarque: la nuance de la teinte rouge-wagon délavée et vieillie est sublime à mon goût! A quand, des modèles Roco patinés comme ils en existent en exclusivité pour le marché belge?

Portant la référence 46153 et vendu une centaine de francs, ce modèle, qui peut recevoir en option des roues fines RP 25, trouvera sa place sur une voie de garage du service de l'Equipement, ou pourra entrer dans la composition d'un train de chantier, remorqué, par exemple, par un Y 6200 Gécomodel ou une draisine DU 65 Jouef. J.H.L.

*(7)*

### HO: Un «primeurs» pour Fret-SNCF.

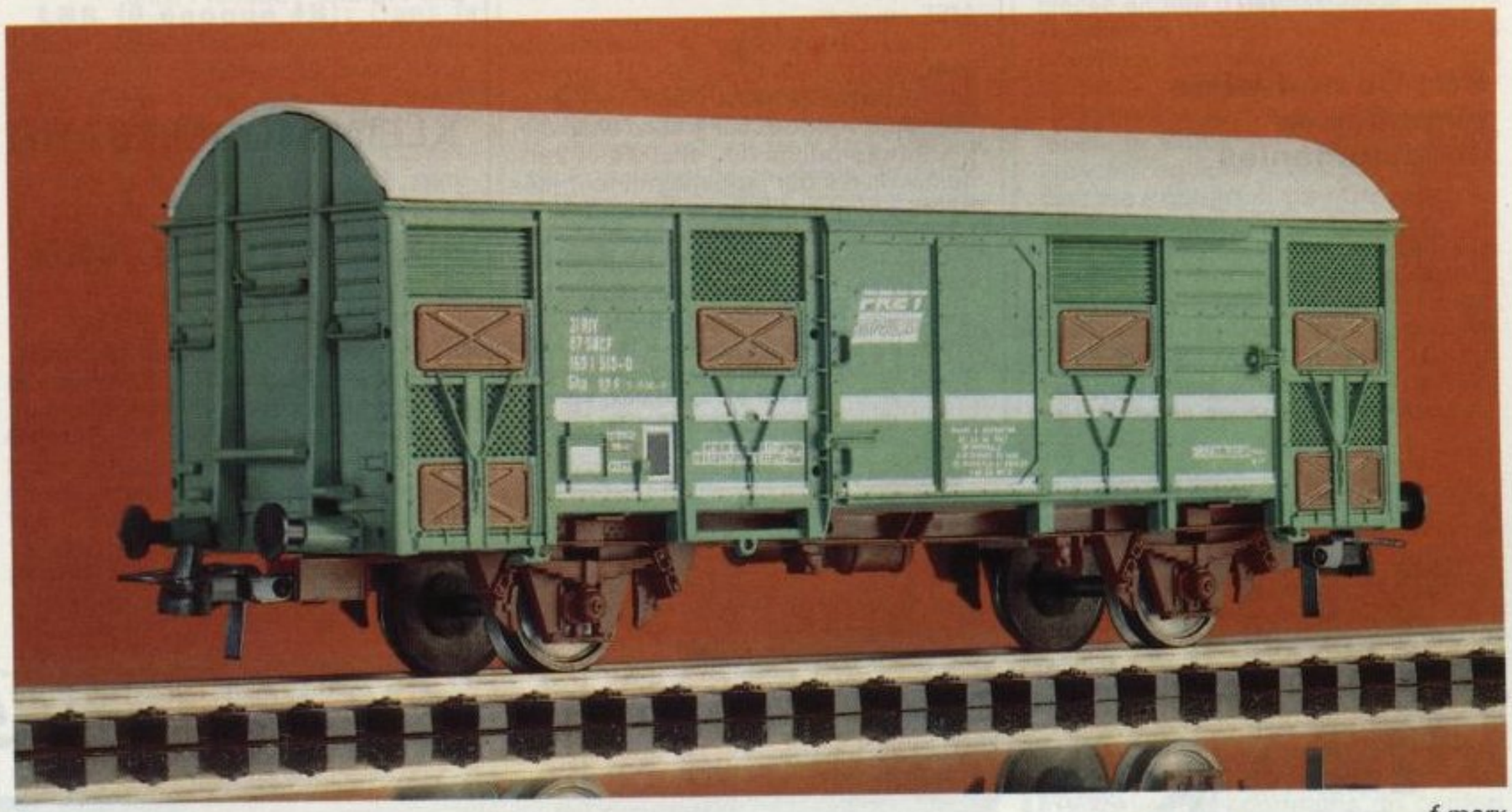
Il s'agit, là aussi, d'une redécoration en série limitée d'un modèle bien connu et, fort justement, très apprécié... Le couvert à primeurs, proposé jusqu'ici en livrée rouge-wagon avec de larges bandes blanches, reçoit la nouvelle livrée verte de «Fret-SNCF» avec l'immatriculation 21 87 169 1515-0 Ghs 69.6. Comme il est finement indiqué sur le modèle, le wagon réel correspondant est à disposition de la DC-Fret (NDLA: DC = Division Commerciale) de Marseille et à retourner en gare de Marseille-St-Charles V93 en butte. Voilà qui est précis! Amis néophytes, traduisez qu'il s'agit vraisemblablement d'un wagon engagé à tester un courant de trafic.

Portant la référence 46449 et vendu une centaine de Francs, ce modèle, qui peut (et mérite!) de recevoir des roues fines RP 25 en option, serait parfait si ses volets d'aération latéraux n'étaient pas peints dans une teinte rouge-wagon complétement fantaisiste... Afin d'éviter toute polémique, je me suis informé directement au service SP de Dijon-Perrigny, qui est l'«atelier-directeur» des G69 et voici ce que me répondit mon sympathique interlocuteur: -«Non, sur les G69, il est impossible, même à l'occasion d'une réparation accidentelle lors d'une avarie, d'installer des volets rouges de G40 pour un problème de différences de cotes. Nous montons exclusivement des volets aluminium sur les G69».

Amis modélistes, tous à vos pinceaux fins et à votre petit pot de peinture «aluminium»!

J.H.L.

6 f.marx



7 f.marx

## AMAMODELS

### IIm: Pour les amateurs de gros trains

Baptisée IIm ou G selon que l'on se réfère aux très officielles normes NEM ou que l'on adopte l'appellation US, la voie étroite au 1/22,5 est de toutes façons de plus en plus populaire des deux côtés de l'Atlantique. C'est d'Espagne que nous vient Amamodels, artisan spécialisé dans la reproduction de pièces détachées et même de matériel roulant pour les inconditionnels de cette belle échelle. Le catalogue Amamodels (format 21 x 15 cm) compte une vingtaine de pages photocopiées. On y trouve toutes sortes de pièces détachées: leviers d'aiguilles, plaques de garde avec ressorts à lames, crochets, marchepieds, roues, volants, lanternes, compresseurs, charnières fonctionnelles... On y trouve encore une porte de boîte à fumée, un très beau manomètre, des tampons, un dôme de vapeur et une série de plaques d'immatriculation. Toutes ces pièces sont réalisées en métal, soit photogravé (laiton), soit moulé (métal blanc ou bronze à la cire perdue). En fin de catalogue, nous trouvons trois références de matériel roulant à deux essieux (plat avec ou sans guérite de serre-frein et fourgon) reproduction de matériel du réseau espagnol Olot-Gerona. Pour ces modèles, livrables en kit ou montés, des mini-vitrines (capot de protection) sont disponibles à part. Signalons enfin qu'Amamodels prépare pour très bientôt un engin de traction. Vapeur ou diesel? Patience!

AMAMODELS, Apartado 201, 08480 l'Ameilla Del Valles (Barcelona), Espagne, tél.: (93) 871.64.68.

J.P.Q.

## ZEBULON VPC

### Divers: Quoi de neuf?

Les rayons de ce VPCiste s'allongent. Aux produits Evergreen, effectivement disponibles, s'ajoutent une gamme de peinture glycérophaliques Talens-Libéron comportant sept teintes SNCF très fidèles et de nouvelles références de peintures Humbrol spécialement choisies pour le décor. Pour le matériel roulant, Zébulon propose les nouveaux bogies Jouef équipés d'essieux brunis et d'un attelage à élongation avec boîtier NEM. Egalement en stock, d'autres pièces détachées Jouef (vis sans fin, engrenages, essieux nus, circlips...) ainsi que le moteur Bühler à double sortie d'arbre et volant d'inertie équipant le TGV-A de la marque.

ZEBULON VPC, 12 Chaussée du Vexin, 27400 Louviers.

J.P.Q.

## CARPENA ET GOUPILLE

### La critique est constructive...

Souvenez vous, dans LR d'octobre dernier, nous vous présentions la CC 1100 en version prête à rouler, modèle montrant des défauts de conception (roues voilées, cardans excentrés...),

mais aussi de montage et de finition (points durs dans l'embiellage, peinture...).

Chargé de la conception, M. Goupille nous signale que les roues de ce modèle ont été changées de même que les cardans de la transmission. Ces nouvelles pièces peuvent être adressées aux amateurs qui le désirent. Seul l'essieu central «flottant» n'a pu être revu, mais ce défaut n'existera plus sur les prochains modèles équipés de bogies à trois essieux.

De son côté, J.L. Carpéna, qui regrette que certains de ses clients aient pu présumer de la qualité d'une série entière à partir de la critique d'un seul exemplaire, nous signale néanmoins qu'au stade du montage et de la décoration dont il est responsable, les contrôles seront désormais beaucoup plus sévères.

La critique est constructive... et lorsque le fabricant réagit sainement, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes... modélistes!

J.P.Q.

9 j.le plat

*(8)*

## HO: De nouvelles planches de décalcomanies

Trois nouvelles planches sont disponibles chez ce spécialiste de la sérigraphie. La première permet de redécorer une BB 63000 en version Régie Départementale des Bouches du Rhône. Elle comporte divers bandeaux de visibilité, marquages annexes ainsi que, bien entendu, des numéros et un choix de numérotations proposés à la fois en graphisme ancien et moderne. Cette planche (réf.87-15) est vendue 145F environ.

Les deuxième et troisième planches (réf.87-10 et 87-11) concernent la publicité des années cinquante: elles sont vendues 53F franco chacune. Y sont reproduits des affiches et panneaux divers qui rappelleront leur jeunesse à certains d'entre nous. Très finement sérigraphiés en couleurs d'origine, on retrouve ainsi le dentifrice Dentol, le Better-Ball, «véritable chewing-gum qui gonfle et qui claque», la Phosphatine, les produits Olida, les autoradios Transmobile, les bretelles Filver... Vraiment très sympathique tout cela! A quand les Pâtes La Lune, le Bonux «lessive aux 500 cadeaux», la pile Wonder, l'apéritif Pikina...?

J.P.Q.

8

## KLEIN MODELLBAHN

*(9)*

## HO: Diesel SNCB - série 60

Annoncé à la fin de l'année passée, ce premier engin moteur international de Klein Modellbahn était attendu avec une certaine appréhension. Serait-il dans la ligne des dernières prestations de la firme viennoise ou bien aurait-il plutôt l'air d'un modèle approximatif comme elle en a produit à ses débuts? Eh bien, le verdict est tombé le 26 octobre, lors d'une sympathique manifestation organisée par son importateur belge, les Ets. Dupuis. La diesel série 60 de la SNCB y est arrivée... avec quelques mois de retard sur l'horaire prévu. Mais personne ne lui en tiendra rigueur, car elle est tout à fait réussie. L'aspect de la locomotive réelle est parfaitement rendu, la mécanique, astucieuse de simplicité, est efficace et silencieuse et le prix reste dans les (bonnes) traditions de Klein Modellbahn, c'est-à-dire tout à fait accessible (entre 3500 et 4000 FB, soit moins de 600 FF). Nous reviendrons en détails sur cet excellent modèle dans notre prochain numéro, mais en voici déjà une photo, en primeur, pour les amateurs qui la guettaient avec impatience.

Autre bonne nouvelle, Klein Modellbahn annonce d'ores-et-déjà toute la série des anciennes voitures omnibus M1 de la SNCB, souvent attelées en réalité à une 60. Voilà donc pour bientôt de quoi composer des rames typiques du plat pays!

J.L.P.

# nouveautés EXPRESS

**ROCO (0, HO, HOe):** Le catalogue 90'/91' est arrivé... Non, ne vous réjouissez pas trop vite: les futures nouveautés '91 n'y sont pas dévoilées et il faudra attendre le dépliant spécial édité en janvier prochain pour les découvrir! Sur 220 pages, le catalogue '90/'91 décrit, pour sa part, tous les modèles 0, HO, et HOe actuellement ou très prochainement disponibles. Réalisé sous l'égide de Detlef Braeuniger, Chef de produits à Salzbourg, ce catalogue est rédigé en langue française. Notons au passage que si certaines tournures de phrases sont traduites dans la langue de Racine d'une manière qui peut faire sourire, Roco est l'une des très rares firmes à respecter strictement, dans son catalogue, la terminologie ferroviaire exacte, employée par les administrations des chemins de fer. D'autre part, on appréciera en feuilletant les pages consacrées aux voitures voyageurs, les précisions indiquant si le modèle a été traité à l'échelle exacte, ou est raccourci au 1/100 ou à un rapport intermédiaire.

Afin de permettre une consultation facile du document, le matériel est classé par catégories et par administrations feroviaires. Côté «engins de traction SNCF», on note la disparition des BB 8100, 300 «GRG», X 2800 rouge avec XR assortie... Il en reste sur les rayons de certains détaillants, alors... qu'on se le dise!

Pas de modèles en N, qui fera, nous l'espérons, l'objet d'un catalogue distinct. Quant à l'échelle 0, qui semblait réintéresser Roco depuis plusieurs années (on chuchotait déjà la liste du matériel roulant prévu!), le catalogue '90/'91 se limite à la description de cinq éléments de voie et le commentaire, présentant cette échelle, laisse présumer que la firme de Salzbourg a finalement abandonné tous projets de créations: étroitesse du marché encore compliquée par le partage entre les échelles 1/43.5 et 1/45 au niveau européen, saturation des moyens de production des usines autrichiennes... Bref, des leitmotiv bien connus!

Pour conclure, il faut signaler que Roco a inclus, dans ce catalogue, une carte-sondage concernant sa nouvelle voie Roco-Line et ce sondage est assorti à un concours dont la date limite est le 31/12/90: une locomotive HO au choix pour les trois premiers prix, deux traversées de jonction simple pour les sept suivants et six éléments de voie flexible Roco-Line jusqu'au 20e prix. Bonne chance!

J.H.L.

**RIVAROSSI (HO):** Une overdose de nouveautés passionnantes...Voilà ce que nous promet le programme de productions récemment dévoilé par Rivarossi. Et tout d'abord, une vapeur qui a symbolisé, à la SNCF, la dure période de la reconstruction économique qui fit suite à la Libération. Portant le matricule 140 U, en version «mazout» comme en version «charbon», cette série de locomotives - filles des 140 G - a assuré, sur la plupart des lignes, une bonne partie du trafic marchandises (époque 3A). Côté «électrique», il faut bien reconnaître que la CC 7100 n'avait jamais fait l'objet, en HO, d'une belle reproduction digne du record mondial de 1955 établi par la 7107... Ce modèle hyper-fidèle de CC 7100, eh bien Rivarossi nous le promet pour un avenir proche! But de l'opération: offrir à la clientèle un coffret très «haut de gamme» du Train-Bleu, un train qui est presque aussi célèbre que l'Orient-Express sur toute la planète! Car la firme de Côme compte bien développer considérablement son programme CIWL. L'œuvre est colossale: Rivarossi veut TOUT faire! Vraiment, le «Dossier CIWL» de Loco-Revue tombe à pic! Dès l'année prochaine, les jolies Pullman «Flèche d'Or» de Rivarossi devraient être accompagnées par des «Côtes d'Azur» et des «Etoiles du Nord». Et il y a anguille sous roche du côté des voitures-lits! J.H.L.

# Automobiles

1 f.marx

## (1)

**PRALINE (HO-époque 4B):** Octobre '86: Citroën lance l'AX, une petite berline bi-corps qui doit, à moyen terme, remplacer rien de moins que la 2 CV, l'Axel et la Visa. Selon les lois du marketing moderne, il est indispensable de couronner cette nouvelle gamme AX par un «modèle-image», à caractère sportif... et c'est chose faite, dès le printemps '87, avec l'AX-Sport. Son nom annonce clairement la couleur: quatre grosses roues «bâtons», des élargisseurs d'ailes, un moteur dopé par deux carburateurs double corps dont les 95 ch propulsent cette petite «caisse à savon» à la vitesse respectable de 186 km/h. Une seule teinte de carrosserie à trois portes: le blanc. Un rouge sera ajouté, toutefois, à partir de septembre '89. Attention, il ne s'agit pas d'une voiture pour «frimeur»: Citroën a délibérément réduit la cylindrée du moteur à 1294 cm3, afin que son petit bolide entre très officiellement dans la catégorie sportive des «moins de 1300». Et dans les courses de côtes comme dans les petits rallyes régionaux, l'AX-Sport a fait des merveilles! «Ciblant» au plus prêt les désirs de sa clientèle, la firme aux doubles-chevrons présente, en '88, une version «assagie» de la «Sport»: l'AX-GT. Clientèle visée: le jeune cadre dynamique résidant en milieu urbain. Les élargisseurs d'ailes sont conservés sur la carrosserie à trois portes (version cinq portes à partir de'89) disponible en plusieurs coloris, roues à petits trous, moteur classique de 1360 cm3 poussé à 85 ch, emmenant cette «GT» à 180 km/h. AX-Sport et AX-GT figurent toujours au programme Citroën '91.

En HO, l'AX de Praliné est à marquer d'une pierre blanche: évènement marquant dans le petit monde de l'auto au 1/87, il s'agit,en effet, du premier modèle de type français parfaitement réussi par une firme qui nous avait parfois précédemment déçu! Réalisée sous l'égide conjuguée de la filiale allemande de Citroën et de l'importateur en France MKD, cette jolie petite AX offre, pour un prix d'environ 25 FF, vraiment de quoi satisfaire le modéliste exigeant: respect des formes et des proportions, gravure et moulage remarquables, conformité des détails... Rétroviseurs extérieurs de chaque côté, mono-essuie-glace hyper-fin, roues bâtons fidèles, extensions d'ailes et spoïler avant muni d'anti-brouillard, livrée blanche, bref, c'est une «vraie» AX-Sport au 1/87. Quelques touches de peintures orange et rouges sur les feux arrière, et le «sans faute» est quasiment atteint! Bien sûr, rien ne vous interdit d'acquérir un second modèle dans une autre teinte et de bricoler éventuellement ses roues pour figurer une AX-GT.

J.H.L.

## (2)

**LBS (0-époque 4B):** Dans la gamme Mercedes '91, la série lourde SK porte la nouvelle appellation générique «Powerliner». Avec son robuste V8 diesel suralimenté donnant 492 ch, le tracteur SK 1948 S est le plus puissant de la troupe. Attelé à une semi-remorque, il pèse 40/44 tonnes de poids total sur la bascule. Traité à l'échelle exacte du 1/43.5, le modèle réalisé par la firme française LBS est en tous points remarquables. De nombreuses versions sont disponibles chez les détaillants spécialisés en automobiles miniatures. Le modèle illustré ici est un peu particulier puisqu'il s'agit d'un «promotionnel» destiné au réseau Mercedes. En conséquence de quoi, les amateurs peuvent acquérir ce beau modèle dans la «boutique» de tous les concessionnaires Mercedes de l'Hexagone, ou au stand «modélisme» du grand hall d'exposition Mercedes, situé avenue des Champs-Elysées à Paris.

J.H.L.

2 f.marx

3 f.marx

4 f.marx

## (3)

**RIETZE (HO-époque 4B):** Depuis plusieurs années, la division «poids-lourds» de Ford ne construit plus qu'une seule gamme de modèles: le Cargo. Une seule cabine au design superbe pour toute la famille dont les tonnages partent du véhicule de livraison de 6 tonnes pour atteindre la «semi maxi-code» de 40 tonnes. De par sa conception, il est facile de déduire que le Cargo n'est pas bien adapté aux très longs parcours. Le «40 tonnes» est désigné «Cargo 4028». Motorisé par un diesel Cummins type L10 à 6 cylindres en ligne suralimentés donnant 283 ch, sa puissance modeste convient bien à la distribution et aux petits parcours régionaux demandant une grande capacité d'emport.

Au 1/87, le modèle Rietze reproduit fidèlement sont grand prototype. La cabine «flat» (plate, c'est-à-dire sans couchette), étonne un peu le néophyte, placée en tête d'un maxi-code, mais la vocation du Cargo, que nous avons précédemment évoqué, devrait vous éclairer à ce sujet.

Quant à la semi-remorque aux couleurs de Calberson (merci Märklin-France!), équipée d'essieux tridem et carénée à outrance, elle offre toutes les apparences d'un jouet, et pourtant... En feuilletant l'édition «Spéciale Salon» de notre confrère Camions-Magazine, nous avons découvert la photo d'une semi réelle, offrant ce look de «gros joujou» surprenant!

## (4)

**RIETZE (HO-époque 4B):** Neoplan est un carrossier- constructeur allemand, connu en France pour ses réalisations de cars de grand tourisme qui se sont souvent signalées par leurs choix techniques ou esthétiques novateurs. Très représentatif de la gamme '91, le Neoplan Cityliner N116 est un véhicule qui, sur une longueur de 12 m, peut transporter, suivant l'aménagement choisi, de 61 à 80 passagers dans d'excellentes conditions de confort: suspension pneumatique, air conditionné, WC-toilette, moniteurs vidéo (en option), etc. Au niveau des sièges, le plancher est surélevé, dégageant un volume de soutes à bagages de 13 m3. Lourd (22 tonnes en charge), le code de la route l'oblige à être monté sur un châssis à trois essieux «6 x 2». A l'arrière, l'essieu extrême porteur est en monte simple, tandis que l'essieu médian moteur, muni de roues jumelées, est entraîné par diesel V8 Mercedes atmosphérique développant 290 ch installé sur le porte-à-faux (en option: 365 ch avec suralimentation par turbo). D'autres versions de Cityliner existent, notamment en 4 x 2.

Au 1/87, Rietze nous a habitués à des créations au «top-niveau» (rappelez-vous la Honda Aérodeck)! Et ce nouveau Neoplan ne faillit à la tradition: une vraie merveille, traitée à l'échelle exacte. Un exemple? Avec une loupe offrant un grossisement x 10, observez le...tableau de bord, parfaitement exact et le volant rapporté! Ou retournez le modèle pour admirer son châssis comportant le réservoir de gazole, la roue de secours, les éléments de suspension ou l'ensemble transmission-pont central... Bref, c'est dingue! Et le modèle est joliment mis en valeur par l'originale livrée des voyages «FRAM», que Rietze a réalisée à la demande de l'importateur Märklin-France. Bravo!

J.H.L.

# TABLE DES MATIERES 1990

## LA CAVALERIE DES VIEUX CHAUDRONS


230 Ouest (suite et fin) ..... **526**/357
230 SNCF Sud-Ouest ..... **529**/625
230 SNCF Sud-Est et Méditerrannée ..... **531**/791


## LE COIN DU COLLECTIONNEUR


Le Hornby «Express» ..... **526**/386


## COLLECTION, COLLECTIONS


Du hamster au collectionneur ..... **529**/618 **530**/668 **531**/768
SMCF ..... **532**/845


## LA COMPOSITION DES TRAINS


Express Paris/Laon en 1975 ..... **522**/ 34
TAC Dieppe/St Raphaël en 1975 ..... **522**/ 34
Express Tourcoing/Paris en 1989 ..... **522**/ 34
Express Tourcoing/Arras en 1989 ..... **522**/ 34
Express Longwy/Paris en 1989 ..... **522**/ 34
Express Trèves/Metz en 1989 ..... **522**/ 34
Express Prague/Paris en 1989 ..... **522**/ 34
Rapide et Express sur Aix-les-Bains en 1958 ..... **524**/188
Sud-Express en 1926 et 1953 ..... **525**/308
Omnibus Alès/Bessèges en 1987 ..... **526**/362
L'Oiseau bleu en 1932/33 ..... **526**/380
L'Edelweiss en 1933 ..... **526**/380
La Flèche d'Or en 1934 ..... **526**/380
La Flèche d'Or en 1949/50 ..... **526**/380
Express 3073 Paris/Granville en été 1972 ..... **527**/467
Express 3075 Paris/Argentan en hiver 1973/74 ..... **527**/467
Omnibus 492 Pithiviers/Etampes en hiver 1959 ..... **528**/503
Rapide 2 «Le Mistral» Nice/Paris en été 1958 ..... **530**/666
Rapide 3 «Le Train Bleu» Paris/Ventimiglia en été 1958 ..... **530**/666
TEE 5 «Le Lyonnais» Paris/Lyon en hiver 1969 ..... **530**/666
Express 3803, 3805, 3806, 3807 Paris/Quiberon en été 1990 ..... **532**/836


## CONSTRUCTION/ TRANSFORMATION/ AMELIORATION


Y 50100 SNCF sur base Biller-Bahn (0) ..... **522**/ 48
Y 9100 SNCF de Model-Loco (HO) ..... **523**/133
BB 20006 SNCF à partir d'une 1100 des N.S. Roco (HO) ..... **524**/182
Locomotives industrielles à partir du GE 44 Spectrum de Bachmann (HO) ..... **524**/211
CC 80001 CFD de Carpéna et Goupille (HO) ..... **526**/368
031 + 130 T du Bousquet de Transeurop (HO) ..... **526**/373
XGC 10000 (0) ..... **527**/428 **528**/513
040 T PLM de Gecomodel (HO) ..... **528**/542
BB 20006 de Minitrix (N) ..... **529**/586
Motorisation d'un PN moderne MKD ..... **529**/589 **530**/684 **531**/777
Diesel industrielle 133-03 SECO/DG sur base Märklin (HO) ..... **529**/596
Halle à marchandises PLM (HO) ..... **530**/699
Fourgon chaudière C 922 en N, base Roco ..... **531**/763
Wagon graisseur de caténaire en HO ..... **532**/853


## COUP D'OEIL CHEZ LES MODELISTES


Gare type Ouest de A.Gilles (HO) ..... **525**/284
Le trésor du ferrailleur (0m) ..... **526**/365
Cap sur l'île d'Oléron (diorama) ..... **527**/458
Centrale hydroélectrique (HO) ..... **528**/506
Gare de Bellegarde (0) ..... **529**/606
Tramways belges ..... **531**/746
Vapeur en noir et blanc ..... **532**/860


## DECOR


La marquise PLM de Faller en HO ..... **522**/ 16
Construction de lampadaires ..... **522**/ 24
Une gare Ouest en pierre synthétique (0 et HO) ..... **524**/194
Construction d'une fosse en N ..... **525**/289
Roches et falaises en HO ..... **528**/508
Le lichen ..... **529**/621
Passage inférieur ..... **531**/748
La gare de Marmagne de Pola/MKD ..... **532**/848


## DIVERS


Le record mondial du TGV ..... **522**/ 53
Sondage matériel moteur ..... **522**/ 80
Résultats du sondage ..... **527**/434
Echelles et écartements pour «secondaires» ..... **523**/115
France-Miniature ..... **525**/280
Un record de vitesse au «Guinness» ..... **525**/282
Répertoire des principaux fabricants ou distributeurs: Belgique: ..... **526**/393
France: ..... **527**/454
Carnet d'adresses pour fournitures ..... **529**/616
Le débouch'vite ..... **529**/636
Le défi Jouef ..... **532**/841
Table des matières 1990 ..... **532**/877


## DOSSIER VOITURES


Les Pullman de la CIWL: Naissance ..... **523**/122
Sud-Express ..... **525**/306
Flèche d'Or ..... **526**/379 **527**/425
Etoile du Nord ..... **529**/584
Côte d'Azur ..... **530**/664
Lits type S ..... **531**/774


## ELECTRICITE/ELECTRONIQUE


Régulateur 12 V cc ..... **523**/112 **525**/299 **526**/351
Clignoteurs... clignotez ..... **527**/456
Rectificatif ..... **529**/608
Diodes LED ..... **528**/550 **529**/628
Clignoteur puissant et réglable ..... **530**/706
Pédale ou cro ..... **531**/761
La CS-90 ..... **531**/782
Eclairons nos lanternes ..... **532**/842


## FICHES DOCUMENTAIRES


Locomoteurs Y 50101 à 50110 ..... **522**/ 21
Autorails CGC ZZ GC 10001 à 10008 ..... **528**/533
SNCF: Electriques CC 1101 à 1112 ..... **530**/677


## INTERLUDE


La patine des wagons ..... **523**/105 **526**/346 **528**/545 **530**/679
Des quais sur mesure ..... **531**/757


## MODEL-SHOPPING


AMAMODELS (G) pièces détachées ..... **532**/867
AMR (0m) CFD fosse à piquer ..... **526**/391
APOCOPE (HO) SNCB wagon Shimms ..... **530**/712
ARNOLD (N) wagons à bière, série limitée et SNCF citerne Total ..... **529**/634
ATELIER DU CHATEAU D'0 une nouvelle firme ..... **522**/ 62
ATELIER DU CHATEAU D'O (0) SNCF locotracteur Y 7100 ..... **531**/790
BACHMANN (HO) S.P. vapeur 4-8-4 n°4449 «Daylight» ..... **522**/ 61
BACHMANN (HO) C.B.Q. vapeur 4-8-4 n°5601 ..... **522**/ 61
BACHMANN (G) USA, trains «Big-Hauler» ..... **524**/224
BAUD (HO) BV de Clisson et château de Gavoir ..... **526**/391
BRIMA (HO) SNCB diesel séries 52/53 ..... **530**/710
CARMINA (HO) rambardes pour 63000 Roco ..... **526**/391
CARPENA ET GOUPILLE (HO) SNCF CC 1100 améliorée ..... **532**/867
CARPENA ET GOUPILLE (HO) décalcomanies ..... **532**/868
CARR'S tout pour le soudage ..... **529**/630
CARR'S correction adresse ..... **531**/790
CORBIERES MODELISME importations diverses de Grande-Bretagne ..... **530**/709
DAPOL (HO) accessoires et bâtiments ..... **528**/555
DUSSIEUX serre-joints pour assemblages délicats ..... **528**/555
ELECTROTREN (HO) couvert ancien série limitée ..... **528**/558
EUDIDENT résine et élastomère ..... **527**/470
EVERGREEN profilés et carte plastique ..... **529**/632
FALLER (HO) maisons vendues montées ..... **522**/ 61
FALLER (HO) matériel de fête foraine ..... **522**/ 61
FALLER (HO) garage et station de service ..... **530**/711
FANG (HO) éléments de décor en laiton ..... **526**/390
FANG (HO) SNCF voitures TEE 66 ..... **528**/556
FIRETECH (0) USA draisine GMC CCKW353 ..... **525**/311
FLEISCHMANN (HO et N) KPEV coffrets trains de marchandises anciens ..... **523**/145
FLEISCHMANN (N) DB loco vapeur BR23 ..... **524**/227
FLEISCHMANN (HO) DB loco vapeur BR78 ..... **524**/228
FLEISCHMANN (HO) DRG couvert München et plat Erfurt ..... **530**/713
FLEISCHMANN (HO) SNCF vapeur 1-232 TC 415 ..... **531**/788 **532**/865
FLEISCHMANN (HO) DB vapeur BR 98 ..... **532**/865

FLEISCHMANN (HO) SNCF voitures Armistice 1918 à bogies ... **532**/866
FRITZ (HO) réseau fluvial avec péniches ... **522**/ 64
HOLLAND SCALE (HO) bâtiments région Nord ... **529**/634
HUMBROL 184 nuances de peinture ... **522**/ 63
INTERFER (HOm) CFC autorail Renault ABH ... **525**/310
INTERFER (HOm) CFBA autorail Verney CBA ... **525**/310
JOCADIS (HO) SNCB locotracteur diesel série 73, 74, 82 ... **522**/ 62
JOCADIS (HO) SNCB fourgon postal ex-DRG ... **522**/ 62
JOCADIS (HOm) SNCV autorail diesel ... **527**/471
JOCADIS (HO) SNCB diesel série 51 ... **530**/710
JOUEF (HO) PO loco vapeur 5452 ... **524**/225
JOUEF (HO) SNCF loco vapeur 141 R 1187 ... **524**/226
JOUEF (HO) SNCF wagon Sgss 63.6 ... **528**/557
JOUEF (HO) CFF voitures UIC type X ... **529**/633
KADEE (HO/N) USA wagons de fret ... **524**/227
KADEE (N) USA wagon citerne ... **529**/633
KIT-ZERO (0) catalogue ... **528**/555
KIT-ZERO (0) SNCF cloche d'annonce et poteaux télégraphiques ... **529**/632
KLEIN-MODELLBAHN (HO) SNCF tombereau E40 ... **527**/472
KLEIN-MODELLBAHN (HO) SNCF wagons à toit ouvrant Tm 06.6, Tms 08.6 et Ts 4.01 ... **529**/631
KLEIN-MODELLBAHN (HO) SNCB diesel série 60 ... **532**/868
LEMACO (Nm) MOB «Panoramic-Express» ... **524**/226
LEMACO (HO) CFF loco électrique Re 4/4 I ... **524**/228
LEMACO (0) DB diesel 211 ... **527**/472
LEMACO (HOm) RhB ... **527**/472
LIFE-LIKE (HO) USA diesel type BLZ ... **530**/711
LILIPUT (HO) SNCB tombereau Eaos UIC ... **522**/ 62
LILIPUT (HO) SNCB porte-conteneurs Haesaerts ... **522**/ 62
LIMA (HO) SNCB voitures type M2 ... **527**/472 **530**/709
LMJ (HO) capteur de courant ... **522**/ 63
LMJ (HO) SNCF PN fonctionnel en laiton ... **530**/712
LOCO-DIFFUSION (0) programme de locomotives ... **528**/557 **529**/632
LSL (0) figurines assises ... **528**/555
MÄRKLIN (HO) SNCB électrique 1606 nouvelle livrée ... **526**/390
MÄRKLIN (HO) deux wagons exclusifs ... **528**/556
MÄRKLIN (HO) SNCF voiture B11U Corail ... **531**/789
MICHEL PAUL (0/HO) SNCF bâtiments de dépôt ... **527**/470
MISTRAL (N) SNCF autorail et remorque X 5500/XR 9100 ... **529**/630
MISTRAL (Nm) CP autorail Renault ABH ... **529**/630
MISTRAL (HO) SNCF électrique 7100, diesel 67400 ... **531**/788
MKD (HO) bâtiments avec boutique ... **522**/ 65
MKD annonce distribution LIMA ... **528**/556
MKD (HO) entrepôt des ponts et chaussées ... **530**/709
MODEL LOCO (HO) SNCB vapeur type 24 ... **522**/ 63
MODEL LOCO (HO) SNCF diesel locomoteur Y 9100 ... **522**/ 63
MOUGEL (HOm) POC autorail De Dion ML ... **529**/630
PECO (HO) voie code 100 ... **522**/ 64
PECO (G) matériels de voie ... **523**/144
PECO (HO) TJD Insulfrog ... **523**/144
PECO (HO) déviations simples «fine scale» ... **531**/788
PECO (N) aiguilles aux normes fines ... **531**/789
POLA (HO) maquette d'usine de galvanisation ... **523**/145
POLITRAIT (Z) vitrine animée ... **528**/558
ROCO (HO) wagon kangourou TWR ... **522**/ 64
ROCO (HO/HOe/N) moteur d'aiguille ... **524**/229
ROCO (HO) SNCB diesel série 62 et wagons Tds et Shmms patinés ... **525**/310
ROCO (HO) wagon couvert Peugeot-Talbot ... **526**/390
ROCO (N) SNCF diesel 63857 «Arzens» ... **529**/632
ROCO (HO) SNCF couvert V type Dresden ... **532**/867
ROCO (HO) SNCF couvert Ghs 69.6 «fret» ... **532**/867
SCHREIBER-BOGEN (HO/N) bâtiments en carton pour fond de décor ... **527**/471
SPRIM'HOBBY (HO) SNCB fourgon métallique de 1948 ... **530**/708
SUPRARAIL profilés en laiton fraisé ... **527**/471
VAPEUR 70 (HO) SNCF draisine Delaunay-Belleville ... **530**/708
VAPEUR 70 (N) SNCF chasse-neige type Nevers ... **530**/708
VOLLMER (HO) château fort ... **524**/227
ZEBULON VPC complément d'édition au catalogue ... **532**/867
ZETA (HO) SNCB fourgon générateur ... **530**/712

## PHOTODOC'

BB 16500 (planches couleurs) ... **522**/ 28
BB 20006 ... **524**/185
Les 3 apparitions de Belphégor ... **527**/461
Les diesel chez les «privés» ... **528**/538

## POUR VOTRE BIBLIOTHEQUE

Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève ... **522**/ 36
Les locomotives à vapeur, un livre en trois dimensions ... **522**/ 36
L'Escarbille n°35, spécial radio-commande ... **522**/ 47
Koll's Preis-Katalog ... **522**/ 65
Koll's Spezial Katalog ... **522**/ 65
Fontainebleau/Nemours: des chemins de fer de sablières au «Tacot des lacs» ... **523**/ 91
La ligne C du RER ... **523**/ 91
Les locomotives NoHAB/AFB ... **523**/ 91
Les carnets de la ligne Bourg-Oyonnax ... **523**/ 91
A toute vapeur. Histoire et tribulations du chemin de fer de Sedan à Bouillon ... **523**/ 91
Decauville, ce nom qui fit le tour du monde ... **523**/127
Le TGV à travers la carte postale ... **523**/127
Calendrier Loco 90 ... **523**/127
Roco-Line, das HO Gleisplanbuch ... **523**/148
Paris-Bastille/Verneuil-l'Etang à toute vapeur ... **523**/148
Vapeur en Belgique - tome I ... **523**/148
Locomotives des chemins de fer mecklembourgeois et oldenbourgeois ... **524**/192
Calendrier Biblio-Rail 90 ... **524**/193
Greenberg's guide to LGB trains ... **524**/193
Greenberg's guide to Märklin OO/HO ... **524**/193
Triebwagen Deutscher Eisenbahnen ... **525**/311
Güterwagen Deutscher Eisenbahnen ... **525**/311
Güterwagen - Band 2: Gedeckte Wagen, Sonderbauarten ... **525**/312
Modellbahn in Spur N ... **526**/356
Les trains blindés 1826-1989 ... **526**/356
Les chemins de fer de la France d'outre-Mer, tome I ... **526**/356
Narrow gauge to no man's land ... **526**/356
Guide du train des Pignes ... **526**/364
Rail-Photo ... **526**/364
Narrow Gauge and Short Line Gazette ... **526**/364
Le Réseau Breton ... **526**/364
La Rafale ... **527**/474
Gestalten mit Heki-dur und Heki-flor ... **528**/549
Dampflok-Frühling in Böhmen, vidéo-cassette ... **528**/549
01.150 - Goldener Dampflok-Oktober, vidéo-cassette ... **528**/549
Histoire du chemin de fer Landen-Statte ... **530**/673
Märklin, volume 14 (1937/38), l'âge d'or de l'écartement 0, dans la collection «Jouets techniques au fil du temps» ... **530**/686
Autorails SNCB ... **530**/705
Les petits trains de jadis: l'Ouest de la France ... **531**/760
Les chemins de fer (collection Les Grands Dossiers de l'Illustration) ... **531**/767
En train, 150 ans de photographie des chemins de fer français ... **531**/767
Encyclopédie des voitures SNCF ... **531**/794
Rail France (indicateur horaire) ... **532**/879
Ne touche pas à ma locomotive ... **532**/879
Guide européen des musées et de chemins de fer et tramways ... **532**/879

## UN PROJET PAR MOIS

Saint Julien, gare du Gard ... **526**/359
Plouharnel/Carnac ... **532**/833

## REPORTAGES

Le PN 160 lève ses barrières ... **522**/ 10
Caen s'ouvre les frontières ... **522**/ 54
Expométrique 1989 ... **523**/ 92
L'espace ATHENA ... **523**/110
Les nouveautés 90 à Paris-Nord ... **524**/175
Les nouveautés à Nuremberg ... **525**/252
Panorama technique de Nuremberg ... **525**/302
Festival Européen de Modélisme Ferroviaire à Aubenas ... **526**/388
FITEM 90 ... **526**/389
11e Salon du modélisme: les réalisations des amateurs ... **527**/435
les nouveautés des professionnels ... **527**/446
Expotrains ... **527**/453
Confidences des artisans pour 90 ... **528**/524
Congrès FFMF 1990 ... **529**/600
Le train miniature au collège J.Monnet ... **529**/623
Ferry and Ferry à Dax ... **529**/IV de couverture
Le Swiss Vapeur Parc ... **530**/657
Jouef Industries: l'évolution ... **531**/785
Les 40 ans de l'AMFL ... **532**/838

## RESEAUX MODELES

Beaumont-sur-Vienne (N) ... **522**/ 37
Le réseau HO d'un fils de cheminot (HO modulaire non normalisé) ... **523**/128
Réseau HO du Rail Miniature Mosan (B) ... **524**/200
Réseau modulaire HO aux normes françaises du club DLF de Vérone (I) ... **525**/293
Silence... on tourne (module HO «Belle Epoque») ... **526**/338
MASSY, la fin d'une époque (HO) ... **527**/417
La Beauce en HO ... **528**/498
BABmf: sous caténaire Midi (HO) ... **529**/577
Le Vivarais en Om ... **530**/687
Réseau européen rétro en HO ... **531**/738
Le Vivarais en IIm ... **532**/818
Objectif: le modélisme d'atmosphère ... **532**/828

## SIGNAUX ET INSTALLATIONS FIXES

Sous-station électrique pour dépôts de locomotives ... **525**/313
Ouvrages pour l'évacuation des eaux type unifiés ... **526**/395

## TECHNIQUES ET MATERIAUX

A l'assaut des colles ... **523**/101 **528**/520 **531**/778
Pose de la voie à grande vitesse ... **530**/695

## TESTS

La voie de son maître ... **523**/140 **524**/215 **529**/609
Rectificatif ... **530**/650
Locomotive électrique SNCF CC 1100 Carpéna et Goupille en HO ... **530**/674

## TRIBUNE

Atmosphère des années 80 ... **522**/ 2
Panique à HO-Corral ... **523**/ 82
Le marché unique, ici et maintenant ... **524**/162
Nuremberg 90: les petits trains passent le mur ... **525**/242
Salon du modélisme: histoire de changer de bobines ... **526**/330
Un organisateur, ça s'use énormément! ... **527**/410
En roture! ... **528**/490
David et Goliath ... **529**/570
Devoir de rentrée ... **530**/650
Modulaire et nouveaux codes «rails» ... **531**/730
On fait les comptes? ... **532**/810